



**GEOGRAFÍA
UNIVERSAL
ILUSTRADA**

GEOGRAFÍA UNIVERSAL ILUSTRADA

Volumen primero

Escaneo y Digitalización original: Kepler

Digitalización final: The Doctor

ABRIL • NOGUER • RIZZOLI
BUENOS AIRES - ARGENTINA

Colaboradores de la obra

Comité editorial internacional

CÉSAR CIVITA • JOSÉ PARDO • ANDREA RIZZOLI

Directores científicos

Dr. HORACIO ANTONIO DIFRIERI, Dr. LUIS SOLÉ SABARÍS, Prof. CESARE SAIBENE

Director de la edición latinoamericana: IGNACIO PALACIOS VIDELA - *Director de la edición española:* JOSÉ PARDO - *Director de la edición italiana:* ANGELO SOLMI

Asesores

Dr. EDUARDO ACEVEDO LATORRE
*profesor de Geografía de la Universidad
Pedagógica Nacional de Colombia.*

Dr. NILO BERNARDES
*profesor de Geografía de la Pontificia
Universidad Católica de Río de Janeiro.*

Dr. JORGE CHEBATAROFF
*director del Departamento de Geografía
de la Universidad de la
República Oriental del Uruguay.*

Dr. PIERO DAGRADI
*profesor de Geografía
de la Universidad de Bolonia.*

Dr. HORACIO ANTONIO DIFRIERI
*director del Instituto de Geografía
de la Universidad de Buenos Aires.*

Dr. PEDRO ALEJANDRO MEDINA
VALDERRAMA
*miembro de la Sociedad Geográfica
de Lima.*

Dr. MARIO PINNA
*catedrático de Geografía Económica
de la Universidad de Pisa.*

Prof. CESARE SAIBENE
*director del Instituto de Geografía
de la Universidad Católica de Milán.*

Licenciada HAIDINE DA SILVA BARROS
DUARTE
*profesora de Geografía de la
Pontificia Universidad Católica
de Río de Janeiro.*

Dr. LUIS SOLÉ SABARÍS
*catedrático de la Universidad
de Barcelona.
Del Consejo Superior de
Investigaciones Científicas.*

Dr. LUIS SOLÉ SUGRAÑES
*profesor de la Facultad
de Ciencias de la
Universidad de Barcelona.*

GEOGRAFÍA UNIVERSAL ILUSTRADA

ABRIL • NOGUER • RIZZOLI

Título original de la obra: *GEOGRAFIA UNIVERSALE*

© Copyright 1971 by RIZZOLI EDITORE, Milán.

© Copyright 1971 by EDITORIAL NOGUER, S. A., Paseo de Gracia, 96, Barcelona.

Impresión: Rizzoli Editore, Via Civitavecchia, 102, Milán, noviembre de 1971. *Printed in Italy.*

Distribuidor para América Latina: ABRIL NORILDIS EDITORES, SOCIEDAD ANÓNIMA (ANESA), Cangallo, 564, piso 1, Buenos Aires, Argentina.

Hecho el registro de la Propiedad Intelectual y el depósito que marca la ley, 11.723.

Todos los derechos reservados.

Se prohíbe la reproducción o uso de todo o parte del contenido de esta publicación, tanto en español como en cualquier otro idioma.

Índice del volumen

Presentación pág. VII

EUROPA MEDITERRÁNEA pág. 1

Punta de Sant'Angelo, en Ischia (foto Tricella).

ESPAÑA pág. 2

Población - Psicología del hombre español - Geografía e Historia - Orografía - La Meseta y las regiones periféricas - Las dos Españas climáticas - Montes y ríos principales - Las ciudades españolas - Regiones y provincias.

España central pág. 14 - La Meseta y las Sierras - Clima áspero - Actividades antiguas y modernas - CASTILLA LA VIEJA - La Cuenca del Duero - La cordillera Central - EXTREMADURA - Cáceres y Badajoz - CASTILLA LA NUEVA - Madrid, capital de España - ARAGÓN - Una ciudad dinámica: Zaragoza.

La España del Norte pág. 23 - NAVARRA - Una fuerte individualidad - LA RIOJA Y EL EBRO SUPERIOR - LAS PROVINCIAS VASCAS - Álava, Guipúzcoa y Vizcaya - LA "MONTAÑA" DE SANTANDER - ASTURIAS - Importancia de la siderurgia - GALICIA - Una región aislada.

Andalucía pág. 35 - Unidad y personalidad de Andalucía - Romanos y árabes - LAS REGIONES ANDALUZAS - La Andalucía del Guadalquivir - La región de Cádiz y Gibraltar - La Andalucía mediterránea - Granada y la Andalucía de las estepas - Originalidad de Andalucía - LAS ISLAS CANARIAS.

La España del Este pág. 42 - Huertas y riegos - EL LEVANTE - Los tres Levantes - CATALUÑA - Los Pirineos y la Cataluña interior - La cordillera Costera y el Ampurdán - La capital de Cataluña: Barcelona - LAS ISLAS BALEARES.

España política y económica pág. 48 - Lengua y religión - Instrucción y medios de comunicación social - VIDA ECONÓMICA - La población activa - La producción agrícola - La ganadería - La pesca - El desarrollo industrial - Las industrias base - Industria minera y siderúrgica - Otras industrias - Industrias de transformación - Industria de bienes de consumo - TRANSPORTES Y COMUNICACIONES - El comercio exterior - El turismo - Las inversiones extranjeras.

ANDORRA pág. 70

EL PRINCIPADO DE MÓNACO pág. 72

SAN MARINO pág. 75

LA CIUDAD DEL VATICANO pág. 77

ITALIA pág. 81

El ambiente físico pág. 82 - LA ITALIA CONTINENTAL - El baluarte de los Alpes - La fértil llanura del Po - El clima y las aguas - LA PENÍNSULA Y LAS ISLAS - La cordillera de los Apeninos - Las llanuras marginales - Las islas mediterráneas - Dulzura y aspereza del clima.

El ambiente humano pág. 98 - FACTORES HISTÓRICOS - Desde las cavernas al Imperio - Las invasiones - Importancia del horizonte marítimo - La unidad nacional - LOS GRUPOS ÉTNICOS Y LOS DIALECTOS - Psicología del hombre de la calle - El país de las cien ciudades - ROMA, LA CIUDAD ETERNA.

La vida rural pág. 114 - La agricultura del Norte - La agricultura en el Sur - Variedad de paisajes agrícolas - Principales tipos de vivienda rural - Balance de la agricultura - El problema de la alimentación.

Los problemas de la industria pág. 133 - Grave carencia de materias primas - Exigua disponibilidad de carbón - Dificultades en las comunicaciones - El excedente de mano de obra - Las florecientes indus-

trias del Norte - Insuficiencia de la industria peninsular - El déficit de las exportaciones - LA PRESIÓN DEMOGRÁFICA.

YUGOSLAVIA pág. 153

LOS ASPECTOS FÍSICOS - El bastión central - Las áridas zonas del kars dinárico - Bosnia verde, Bosnia dorada - Montañas y pastores - La depresión Morava-Vardar - Una región de paso: Macedonia - Servia septentrional - Panonia, granero tradicional - Voivodina - Viñedos y huertos en Croacia - Los Alpes eslovenos - Dalmacia - LA AGRICULTURA YUGOSLAVA - Los problemas de la vida rural - Vicisitudes del régimen agrario - Problemas resueltos y por resolver - EL DESARROLLO INDUSTRIAL Y URBANO - Condiciones desfavorables - La industrialización - EL DESARROLLO URBANO - Las capitales y las principales ciudades - YUGOSLAVIA Y EL MUNDO - La emigración - El comercio con el extranjero - El turismo.

ALBANIA pág. 175

Un paisaje áspero - Pequeñas llanuras y terrenos pantanosos - Una zona de colinas populosas - Estructura política y económica - La reforma agraria - La puesta en marcha de la industrialización.

MALTA pág. 179

Lugar de encuentro o de paso - La isla de los Caballeros de Malta - Malta, hoy.

GRECIA pág. 181

Paisajes regionales - El territorio septentrional - Tesalia - Las regiones occidentales - Grecia central y el Peloponeso - Las islas del Egeo - Una república de monjes - DEL PASADO AL PRESENTE - Una de las primeras civilizaciones - El renacimiento del pueblo griego - Una extraordinaria vitalidad - Campo y ciudad - LA ECONOMÍA GRIEGA - Los productos del suelo y del mar - Los problemas de la industria - Dificultad en las comunicaciones - Caracteres del comercio exterior - Problemas de la Grecia moderna.

CHIPRE pág. 199

EUROPA OCEÁNICA pág. 201

Costa de Baez, en Bretaña (foto Beaujard-Cedri-Titus).

LAS ISLAS BRITÁNICAS pág. 202

Las dos mayores islas de Europa - Montañas en bloques - Clima oceánico: niebla y lluvia - LOS PUEBLOS Y LA ORGANIZACIÓN POLÍTICA - Los primeros habitantes - La dominación romana - Nuevas invasiones - El nacimiento de la nación - El prestigio de la Corona.

GRAN BRETAÑA pág. 208

Gran desarrollo de las costas - Montañas no muy elevadas - La cadena de los Peninos - Montes de Gales y Cornualles - Las aguas internas - Ríos y "lochs" de Escocia - Recuerdos históricos a lo largo de los ríos - La gran "ruta" del Támesis.

Inglterra y Gales pág. 218 - Las tradicionales autonomías locales - LAS REGIONES INGLÉSAS - EL SUDOESTE - El turismo en primer plano - Flores y quesos - EL SUDESTE - De la prehistoria a las "nuevas ciudades" - La influencia de Londres - EL EAST ANGLIA - En la vanguardia de la agricultura - LOS MIDLANDS DEL OESTE - El Black Country - Las "Potteries" - LOS MIDLANDS DEL NORDESTE - La "tierra de los duques" - EL NOROESTE - Desarrollo de la industria textil - La conversión de la industria - El Yorkshire y el Humberside - Siderurgia y agricultura - Los primeros baños de mar - EL NORTE - Las más antiguas minas de carbón - La muralla de Adriano - GALES - Una antiquísima estirpe - Del pastoreo a la industria - LAS ISLAS AUTÓNOMAS - Man - Las islas del Canal - LONDRES, LA GRAN METRÓPOLI - Centro político y económico - El mayor puerto inglés - La mayor ciudad europea - LAS GRANDES CIUDADES - Birmingham, centro comercial - Liverpool, el segundo puerto inglés - Manchester, el antiguo mercado - Leeds, la ciudad de los tejidos - Sheffield y sus aceros - La antigua capital de Gales - OTRAS CIUDADES IMPORTAN-

TES - Coventry - Nottingham - Leicester - Newcastle-upon-Tyne - Tres grandes puertos - Las ciudades universitarias - Las "new towns".

Escocia pág. 244 - Acentuada autonomía - Decadencia del gaélico - Las luchas por la independencia - Economía en expansión - La despoblación de los Highlands - Las islas escocesas - Edimburgo, capital majestuosa - Glasgow, la ciudad más poblada.

La economía británica pág. 249 - La revolución industrial - La gran crisis - La "austeridad" - LA POBLACIÓN ACTIVA - LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA - Elevada utilización del suelo - Las principales producciones - LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL - Las fuentes de energía - Metalurgia y mecánica - Las industrias manufactureras - LOS TRANSPORTES Y EL COMERCIO - La revolución del "día D" - LA COMMONWEALTH.

IRLANDA pág. 261
La tierra más oceánica de Europa - Rocas, drift y turberas - Las invasiones de Irlanda - Las luchas por la independencia - Setos y hierba.

Irlanda del Norte pág. 265 - Los recursos del campo - La vida urbana e industrial.

La República de Irlanda pág. 266 - La ganadería y la agricultura - La vida industrial - Dublín concentra la vida urbana.

FRANCIA pág. 269
SITUACIÓN Y ASPECTO FÍSICO - Las tres fachadas marítimas - Gran variedad de costas - Las fronteras continentales - Clima y vegetación - El paisaje y la agricultura - LA POBLACIÓN FRANCESA - Las etapas de su desarrollo - El nacimiento de una nación - Formación de la población francesa - Demografía y densidad - Variedad en los tipos de casa - La cocina francesa - París - París, encrucijada de caminos - París y el Sena - Los alrededores de París - CIUDADES DE FRANCIA - Origen de las ciudades francesas - Situación de las ciudades francesas - Lyon, centro de intercambios - Marsella, puerto mediterráneo - Rouen, un pasado glorioso - Otras ciudades del Norte - Dijon, antigua capital borgoñona - Burdeos y sus dos puertos - El excepcional desarrollo de Toulouse - Estrasburgo, ciudad europea - Tours, mercado agrícola - Grenoble, Nantes y Nancy - AGRICULTURA, GANADERÍA Y PESCA - Una rapidísima transformación - Superficie agraria y fincas rústicas - Producción y rendimientos - Frutas y hortalizas - La producción de vinos - Los progresos de la ganadería - El patrimonio forestal - Recursos marinos poco explotados - LA INDUSTRIA ALIMENTARIA - EL PROBLEMA DE LA ENERGÍA - Los problemas regionales del carbón - Los progresos de la industria eléctrica - El descubrimiento de los hidrocarburos - La energía nuclear - LAS INDUSTRIAS BÁSICAS - Una siderurgia renovada - La industria del aluminio - Los materiales de construcción - Francia en la era de la química - La pasta de papel - LAS INDUSTRIAS DE TRANSFORMACIÓN - Estancamiento de la industria textil - Las industrias del cuero - Desarrollo de las industrias mecánicas - La industria del caucho - La dispersión industrial - LOS TRANSPORTES Y EL TURISMO - Disminución del tonelaje en los puertos - La Air France - La evolución técnica de los ferrocarriles - Las vías navegables - Las carreteras y el turismo en Francia.

PORTUGAL pág. 335
Contrastes físicos entre el Norte y el Sur - Una densa población en el Norte - Las campiñas meridionales - El mar en la vida de Portugal - Las ciudades portuguesas - Una industrialización difícil.

Las islas portuguesas del Atlántico pág. 347 - Las Azores - Madera - Las islas de Cabo Verde.

EL BENELUX (BÉLGICA, PAÍSES BAJOS, LUXEMBURGO) pág. 349
LA FORMACIÓN DE LOS ESTADOS - EL ASPECTO FÍSICO - Las altiplanicies de rocas duras - Plataformas de limos y llanuras arenosas - Una costa inestable - Un clima templado - LA CONQUISTA DE TIERRAS - La lucha contra el mar - EL PAISAJE RURAL - Las altiplanicies meridionales - Las colinas del Condruz y de Herve - Las llanuras de vastos horizontes - Variedad de paisaje en Flandes - Las llanuras arenosas - La llanura litoral - EL ASENTAMIENTO URBANO - Bélgica y Luxemburgo - Países Bajos - LENGUAS Y RELIGIONES - LA SUPERPOBLACIÓN - La economía agrícola - Bélgica - Luxemburgo - Países Bajos - LA PESCA - INDUSTRIAS - Bélgica - Luxemburgo - Países Bajos - LAS COMUNICACIONES - Bélgica y Luxemburgo - Los

puertos de Bélgica - Las comunicaciones en los Países Bajos - los puertos holandeses - LAS RELACIONES INTERNACIONALES.

EUROPA CENTRAL

Vista de Weissensee, en Allgäu. (foto P. Klaes).

pág. 389

Los Alpes pág. 390

Una acentuada asimetría - La más elevada cordillera europea - Los surcos alpinos - Un mosaico de climas montañosos - Los "estilos" alpinos - Los pasos de los Alpes - La economía alpina tradicional - Energía eléctrica y turismo.

SUIZA pág. 397

Antigua tradición de libertad - El histórico pacto de 1921 - UN PAÍS DE MONTAÑAS - La región alpina - La cordillera del Jura - El Mittelland, tierra de en medio - Una inagotable reserva de agua - EL PAISAJE HUMANO - Cuatro zonas lingüísticas - Un país sin grandes ciudades - Berna, la capital federal - Zurich, la ciudad más poblada - Basilea, puerto en el Rin - Ginebra, ciudad internacional - Otras ciudades suizas - LA ECONOMÍA DE SUIZA - Una agricultura difícil - Una industria floreciente - PERSPECTIVAS PARA EL FUTURO: SOMBRAS Y LUCES.

LIECHTENSTEIN pág. 417

La llanura del Rin y los Alpes - Una economía próspera.

AUSTRIA pág. 419

Un país alpino - El "monopolio" del Danubio - Los lagos austríacos - Las "puertas" de los Alpes - La formación del Estado - Los nueve "länder" - El Vorarlberg - El Tirol - Salzburgo (Salzburg) - Carintia (Kärnten) - Estiria (Steiermark) - Alta Austria (Oberösterreich) - Baja Austria (Niederösterreich) - El Burgenland - Viena (Wien) - Las otras ciudades - ECONOMÍA AUSTRIACA.

CHECOSLOVAQUIA pág. 437

ASPECTOS FÍSICOS - El Cuadrilátero de Bohemia - Moravia y Silesia - Eslovaquia, puerta de Oriente - Clima continental - LAS VICISITUDES DE LA POBLACIÓN - Un país eslavo - Eslavos occidentalizados - La casa rural - Las ciudades de Checoslovaquia - LAS VICISITUDES DE LA ECONOMÍA - Las fuentes de energía - Las grandes industrias - La industria ligera - La distribución de las tierras - Una encrucijada de caminos - LOS INTERCAMBIOS CON EL EXTERIOR - HACIA LA REGIONALIZACIÓN DE LA ECONOMÍA.

ALEMANIA pág. 457

La formación del Estado alemán - La división después de 1945 - PAISAJES ALEMANES - Diversidad de climas - Los Alpes y la altiplanicie bávara - Macizos antiguos meridionales - El Rin - La rica llanura del Rin medio - El bloque del macizo esquitoso - La vivaz angostura del Rin - La cuenca suabofrancona - Una zona de transición - La llanura septentrional - Turberas y polders - POBLACIÓN Y ASENTAMIENTO - Los pueblos alemanes - Tipos de casas rurales - El urbanismo - La importancia del factor religioso.

La República Federal Alemana (Alemania Occidental) pág. 481 - LOS DIEZ ESTADOS (LÄNDER) - Estados y ciudades del Norte - Estados y ciudades del Centro - Estados y ciudades del Sur - La vida social - Los refugiados: más de 12 millones - La crisis de la vivienda - Las actividades culturales - Amor por el pasado y por la tradición - ACTIVIDADES AGRÍCOLAS Y PESQUERAS - Agricultura y alimentación - Los progresos de la agricultura - Ganadería y pesca - Frutales y viñedos - Grandes bosques - LA ACTIVIDAD INDUSTRIAL - Las riquezas del subsuelo - El Ruhr, símbolo de Alemania - Las zonas industriales secundarias - Los empleados de la industria - COMUNICACIONES Y TRANSPORTES - Líneas férreas y autopistas - El tráfico fluvial y marítimo - El resurgimiento de los grandes puertos - El tráfico aéreo - Los intercambios comerciales.

La República Democrática Alemana (Alemania Oriental) pág. 512 - LOS CATORCE DISTRITOS - POBLACIÓN ESTACIONARIA - EL CUADRO ECONÓMICO - Una profunda transformación económica - El subsuelo y las fuentes de energía - La industria metalmeccánica - Comunicaciones y comercio - La vida cultural y social - BERLÍN - LOS ALEMANES EN EL EXTRANJERO.

DATOS ESTADÍSTICOS pág. 526

PRESENTACIÓN

La gran GEOGRAFÍA UNIVERSAL ILUSTRADA de ABRIL-NOGUER-RIZZOLI, realizada en el marco de una colaboración internacional y fruto del esfuerzo de numerosos científicos sudamericanos, españoles, italianos y franceses, se presenta en edición especial para América Latina y, en consecuencia, contempla el conjunto de naciones americanas, desde México al cabo de Hornos, de conformidad con el tratamiento a que se hacen acreedoras tanto por su línea ascendente de desarrollo, como por el destacado papel que desempeñan hoy en el concierto mundial y que, sin duda, ha de alcanzar en el futuro más sobresaliente todavía. Con objeto de que

La obra ha sido dividida de acuerdo con determinadas características que agrupan, obli- en cada continente, los países de similares condiciones, según sus elementos climáticos, su medio natural, su vegetación y su situación geográfica. Al final de cada volumen se incluyen unos completos cuadros estadísticos que condensan los datos aportados por el texto. Y, por último, el indudable valor cualitativo y cuantitativo del material gráfico, al cual se agrega el complemento cartográfico indispensable en una publicación como la presente, proporciona el adecuado soporte visual e informativo a la exposición analítica.

El conocimiento y el estudio geográfico no se limitan en nuestros días a la mera descripción de aquellos elementos configuradores del paisaje que, en razón de la lentitud geológica con que cambian, pudiéramos denominar invariables —montes, ríos, hielos, mares, etc.—, sino que incide de modo muy particular en los aspectos dinámicos que determinan la alteración tan constante como rápida del todo que nos circunda; aspectos que, por lo demás, se encuentran íntimamente vinculados al hombre, su verdadero protagonista. La historia de la Humanidad, en efecto, se halla en gran medida condicionada por la geografía; el transcurso de los siglos constituye una continua modificación de fronteras, un vaivén incesante de movimientos migratorios, un descubrimiento permanente de horizontes inexplorados... En definitiva, la sucesión de las civilizaciones en el ámbito de nuestro planeta repercute en la realidad geográfica; y ésta, a su vez, influye en el acontecer histórico y político.

Pero, además, el hombre actúa también de manera más directa y evidente sobre la configuración del mundo que habita: desvía y canaliza cursos fluviales, gana terreno al mar, crea lagos artificiales, convierte en zonas cultivables regiones desérticas, horada montañas, deseca marismas, modifica el clima, rotura selvas, se abre paso por parajes otrora impracticables...

A este concepto de la Tierra en cuanto entidad mutable y dinámica responde la GEOGRAFÍA UNIVERSAL ILUSTRADA, en cuyas páginas se estudia en profundidad el medio natural, pero siempre, y ante todo, en función de la actividad vitalmente transformadora del ser humano. Y quizá en la novedad que implica este enfoque de la ciencia geográfica resida la faceta que confiere carácter diferencial y sello propio a la obra que presentamos.

LOS EDITORES

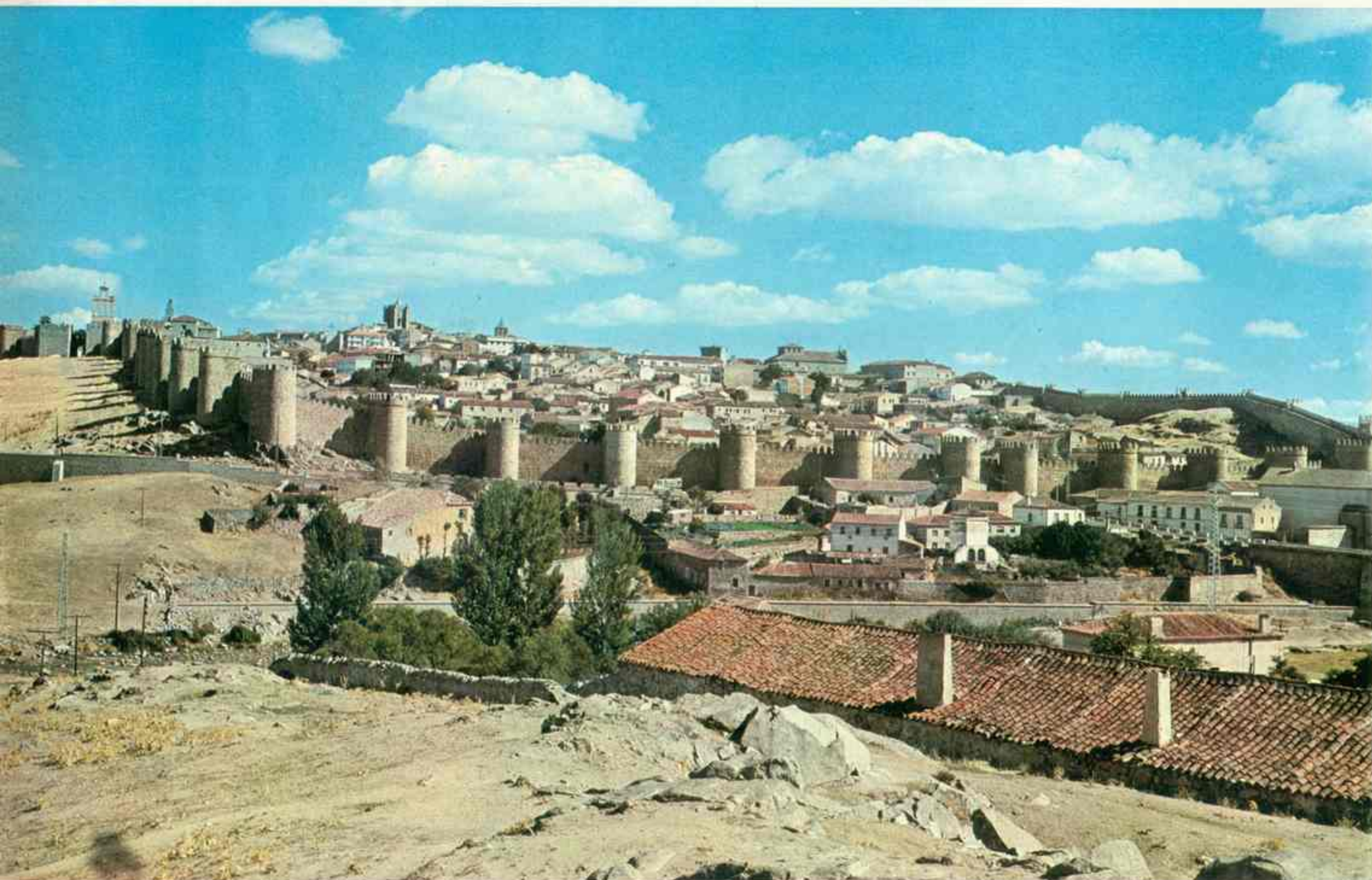
EUROPA MEDITERRANEA



España

Vista de Ávila, en Castilla la Vieja. Situada sobre una colina, junto a la sierra de su mismo nombre, la ciudad aparece majestuosa entre el cerco de sus murallas del siglo XI. El amurallado contorno, coronado de almenas, forma un cuadrilátero irregular de casi dos kilómetros y medio de longitud y se halla reforzado por 88 torreones cilíndricos. Rica en monumentos históricos, artísticos y religiosos, Ávila es una de las más interesantes ciudades españolas. En ella parece que se percibe aún la atmósfera mística que dejaron Santa Teresa y San Juan de la Cruz. Los monumentos más representativos de la ciudad son su catedral románico-gótica, la basilica de San Vicente, el convento de Santa Teresa y el convento de Santo Tomás.

(S.E.F.)



La Península Ibérica se halla en el extremo Sudoeste de Europa continental, situación que explica, al menos en parte, la originalidad de su historia.

La punta Marroquí (o de Tarifa), al Sur, en el estrecho de Gibraltar, se encuentra en el paralelo 36°, el mismo de Orán y de Tokyo. Al Oeste, el cabo de Roca, en Portugal, está situado en el mismo meridiano que Shannon (Irlanda occidental). Extraordinariamente próxima a

África, de la que la separan los 15 km escasos del estrecho de Gibraltar, la Península Ibérica se proyecta asimismo hacia el océano Atlántico y América centro-meridional, descubierta y colonizada por españoles y portugueses; podemos decir, pues, que la península es un punto de contacto entre tres continentes.

Desde el punto de vista geológico, la Península Ibérica fue antes africana que europea, y constituyó en un principio el

vértice septentrional del África primitiva (Gondwana), la cual estaba separada de Europa por el antiguo mar Tetis, más extenso que el actual Mediterráneo y unido directamente al Atlántico. Los grandes movimientos orogénicos de la era terciaria originaron el accidentado relieve de la península y el cambio en la situación de las aguas; al Norte, entre otras cadenas montañosas, surgieron los Pirineos, que la unirían definitivamente a Europa; más

tarde, se hundió parte del macizo bético-rifeño, y la hendidura del estrecho de Gibraltar separó la península de África; finalmente, desapareció el extremo oriental de las cordilleras Béticas, cuyos restos son las islas Baleares.

Durante el Terciario y Cuaternario se colmataron las grandes depresiones del Ebro y del Guadalquivir, completándose así el aspecto actual de la península, en forma de pentágono irregular con los extremos en los cabos de Creus, Gata, Marroquí, San Vicente y Touriñán. Esta forma de la Península Ibérica fue definida por el geógrafo griego Estrabón como "una piel de toro desollado", comparación que con el tiempo se ha hecho famosa.

La superficie total de la Península Ibérica es de unos 580.000 km², cuatro quintos de los cuales — exactamente 492.463 km² — están ocupados por España, y el resto por Portugal, Andorra y Gibraltar. España, por su superficie, es el tercer país de Europa después de la URSS y Francia, incluso sin contar las islas Baleares, en el Mediterráneo, y las Canarias, de naturaleza volcánica, en el Atlántico. Forman parte también, oficialmente, del territorio nacional español las plazas de soberanía situadas en la costa africana del Mediterráneo — Ceuta y Melilla y varias plazas menores — y el territorio del Sahara español, en la costa atlántica africana.

Superficie total de España:

| | |
|-------------------------------|-------------------------------|
| España peninsular | 492.463 km ² |
| Archipiélago de las Baleares | 5.014 km ² |
| Archipiélago de las Canarias | 7.273 km ² |
| Plazas de soberanía en África | 32 km ² |
| Sahara español | 266.000 km ² |
| Total | 770.782 km² |

Población

Según el último censo oficial, la población de España era, en 1960, de 30.430.698 habitantes, con una densidad de 60,3 habitantes por km² (una de las más bajas de Europa). De esta cifra se excluye la población de las plazas de soberanía marroquíes (152.768 hab. en total) y la del semi-desértico Sahara español (46.740 hab.).

Actualmente, los habitantes de la península y de las islas que forman parte del territorio metropolitano superan los 32 millones. En cifras absolutas, la región más habitada es Andalucía, con unos 6 millones de habitantes, y la menos habitada Baleares, que no llega al medio millón. Pero en cifras relativas, la región más habitada es Cataluña, que sobrepasa los 133 habitantes por km², y la menos poblada Aragón, con 23 habitantes por km².

La población española aumentó muy lentamente tras el descubrimiento de América, acontecimiento que dio lugar a que una parte considerable de la población activa se trasladara al otro lado del océano.



DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ESPAÑA. La densidad de la población española figura entre las más bajas de Europa (65 hab. por km²). Naturalmente, esa densidad varía de una región a otra: junto a zonas densamente pobladas hay otras casi deshabitadas. Esta circunstancia depende en gran parte de las características geográficas, de la escasa productividad de algunas regiones o de la gran aridez de otras.

En 1594 los habitantes no pasaban de unos 8 millones en total, y a fines del siglo XVIII sumaban diez millones y medio. El censo de 1900 dio un total de 18.617.956 habitantes, cifra que cuarenta años después, al finalizar la guerra civil, era de 26.187.899¹; en los últimos treinta años, por lo tanto, el aumento ha sido de 7 millones. El coeficiente de crecimiento anual es del 0,7 % y el de natalidad del 20,5‰, frente al 8,5‰ de mortalidad (con una mortalidad infantil de 24,2‰).

Psicología del hombre español

La psicología del hombre español es el resultado de las diversas influencias ejercidas por los distintos pueblos que fueron pasando por la Península. El pueblo que más ha influido en la formación de la personalidad del español ha sido, sin duda alguna, el romano. También los árabes, a través de sus casi ocho siglos de permanencia en territorio hispano, influyeron

¹ Incluidos los habitantes de las provincias africanas.

de manera notable en el hombre medieval, y muchos de sus rasgos persisten aún, sobre todo en la España meridional.

Aunque no se puede hablar de un tipo español único, sí se puede afirmar que, en general, el español es espontáneo, alegre, cordial, hospitalario y sociable.

Es, en efecto, espontáneo, y esta espontaneidad hace que entre fácilmente en comunicación con sus semejantes, aunque más que de comunicación podríamos hablar de "contagio afectivo". Ahora bien, aunque existe esa facilidad de comunicación, o de contagio afectivo, también es notorio, paradójicamente, el carácter autoritario del mismo. La soberbia y el orgullo de raza son innatos al hombre de España. De ahí la dificultad del trabajo en equipo; en ocasiones le cuesta llegar a una avenencia con los demás. Muchas veces es autoritario o se considera infalible. Y debido a su altivez, le cuesta doblegarse ante cualquier ley o mandato.

En cuanto a la facilidad de comunicación, la expresa muy fácilmente en forma de alegría colectiva. El español encuentra muchísimas ocasiones para dejar salir



El acueducto romano de Segovia (Castilla la Vieja) fue construido en tiempos de Trajano para llevar a la ciudad, aislada en una ladera rocosa, las aguas de Fuenfría, procedentes de la sierra de Guadarrama. Los bloques de granito, unidos sin cementación, forman, a lo largo de 813 m, 128 arcos, los cuales, en 276 m, se superponen en dos órdenes. Destruído en parte por los árabes, en la Edad Media, en el siglo XV fue reconstruido por orden de Isabel la Católica. (Mairani)

fuera de sí el caudal de alegría que posee.

Es asimismo cordial y generoso. La avaricia nunca llega a ser un defecto capital para él, y el sentido de la hospitalidad le es común. Eso le lleva a comportarse, espontáneamente, de manera caritativa y humana. Pero a veces esta reacción es instantánea. Se emociona fácilmente ante una injusticia o catástrofe, pero sus reacciones son casi siempre de tipo emocional.

El español es sociable. Recuérdese la gran importancia que han tenido, y siguen teniendo, en España las "tertulias de café", de las que nos habla Miguel de Unamuno. Le es indispensable estar con... alguien. Dificilmente soporta la soledad. Pero aun siendo sociable raras veces llegará a un acuerdo común en reuniones de tipo político, social, religioso, etc.

Un factor que hay que tener muy en cuenta es la diferencia que existe entre la mentalidad del hombre de la ciudad y la del hombre del campo. Y asimismo entre el español del Norte y el español del Sur. Y esas diferencias que existen entre el campesino y el ciudadano, entre el hombre del Norte y el del Sur, así como entre los de otras muchas regiones, aunque no permite la descripción de un tipo único y concreto, quizá sea, precisamente, lo más característico del hombre español.

Geografía e Historia

Como en todas partes, la configuración geográfica ha determinado de forma decisiva las líneas fundamentales de la historia de España. La latitud es un factor fa-

vorable, por lo que se ha dicho que España está situada en un paralelo de civilización. La riqueza de su subsuelo era conocida y proverbial desde los tiempos más antiguos, y, sobre todo a partir de la Edad del Bronce, atrajo la atención de los comerciantes y conquistadores del Oriente mediterráneo (fenicios, cartagineses, griegos). En los últimos siglos de la Edad Antigua, la dominación romana llevó a cabo una profunda explotación de los recursos mineros, comparable a la de los españoles en América en la Edad Moderna. La abundancia de minerales fue asimismo el principal estímulo para la inversión de capitales extranjeros en los siglos XIX y principios del XX, lo que condujo a una explotación intensiva de los minerales de hierro, cobre, cinc, plomo, mercurio, potasio, etc.

Su favorable situación de encrucijada de tres continentes podría ser más provechosa si tuviera mayor número de puertos naturales a lo largo de sus costas, aunque son numerosos los de las rías gallegas. El contraste entre la solidez de la barrera de los Pirineos, que la separa de Europa continental, y la apertura y desarrollo de las costas meridionales, que nunca han podido obstaculizar las invasiones procedentes de África, ha contribuido igualmente a caracterizar la historia de España, empezando por su mismo nombre, muy probablemente de origen fenicio ("i-sch phannim, es decir "isla o costa de los conejos", nombre limitado en un principio al extremo sudoriental y que los romanos, bajo la forma de Hispania, extendieron a toda la península; los griegos, por su parte, usaron el término genérico de Hesperia, es decir, el país de Occidente).

Orografía

Pero el elemento fundamental de la historia y la economía de España está representado por la orografía. La extraordinaria complejidad e irregularidad de los sistemas montañosos han hecho muy difíciles las comunicaciones entre las regiones peninsulares, lo que obstaculizó el comercio y las relaciones entre los distintos núcleos de población hasta el desarrollo de los modernos medios de transporte.

Las consecuencias económicas de la configuración orográfica son igualmente notables. Como se sabe, España es, por su altitud media, el país más alto de Europa después de Suiza y Austria. Un 20 % de su territorio está a más de 1000 m de altura; el 40 % entre los 600 y los 1000 m, y sólo el 40 % restante está por debajo de los 600 m. Este hecho permite explicar lo que los geógrafos denominan el bajo "valor ecológico" del territorio español desde el punto de vista productivo. En general, el suelo es de mala o mediocre calidad; la

décima parte del mismo está constituida por rocas totalmente desnudas; el 35 % por tierras muy poco productivas, ya sea por su altitud, por la escasez de las lluvias o por su mala composición; el 45 % por terrenos de mediocre productividad debido a la escasez de agua y a las condiciones topográficas poco favorables, y sólo el 10 % restante ofrece buenas condiciones desde el punto de vista agronómico. Y debido a que, aproximadamente, el 45 % de la población activa vive todavía del sector primario (agricultura, ganadería, silvicultura y pesca) se explica que la renta nacional per cápita, aunque creciente, sea baja: 637 dólares en 1967, es decir, algo superior al límite del nivel del subdesarrollo y lejos aún de la renta media de Europa occidental, que fue de 1847,7 dólares per cápita en el mismo año.

La Meseta y las regiones periféricas

El bloque fundamental de la atormentada orografía española está constituido por

la Meseta, que ocupa unos 210.000 km², o sea, un poco menos de la mitad de la España peninsular.

Netamente limitada al Norte por la cordillera Cantábrica, al Este por la cordillera Ibérica y al Sur por Sierra Morena, la Meseta está a su vez dividida en dos mitades por la cordillera Central (sierras de Gata, Gredos y Guadarrama). La mitad septentrional tiene una altura media de unos 700 m, mientras que la meridional es un poco más baja (650 m). Adosadas a la Meseta, en la zona periférica, existen tres cuencas terciarias: la depresión del Ebro, al Este; la depresión bética o andaluza, al Sur, y la orla mesozoica portuguesa, al Oeste. Esta última es la única salida no accidentada de la Meseta hacia el mar, pero está situada dentro de las fronteras políticas de Portugal. A estos elementos básicos cabe añadir la orla cantábrica, al Norte, y la cordillera litoral catalana y la franja litoral levantina, al Este.

Se ha observado acertadamente que la

Meseta evoca la idea de una fortaleza, bien defendida por sus formidables bastiones (los mismos conquistadores romanos y árabes penetraron en ella con dificultad y dejaron huellas poco profundas de su civilización), pero al mismo tiempo aislada también por ellos.

Debido al declive general del relieve hacia el Oeste, las tres cuartas partes de la red fluvial, como los ríos Miño, Duero, Tago, Guadiana y Guadalquivir, vierten sus aguas al océano Atlántico. Por este motivo, la "vocación", por así decirlo, de España debería ser más atlántica que mediterránea, pero las circunstancias históricas — el terror milenarista hacia el océano tenebroso, los intereses político-económicos de los fenicios, griegos y romanos, y el mismo nacimiento tardío, pero duradero, de Portugal en el siglo XII — hicieron de España una nación mediterránea, a la que sólo el portentoso "caso" del descubrimiento de América lanzó luego hacia rutas oceánicas.

Una vista de la ciudad y el puerto de Gibraltar. El promontorio de Gibraltar (bastión de caliza jurásica que se alza a una altura de 425 metros sobre el nivel del mar) domina el estrecho de su nombre y las comunicaciones marítimas entre el Atlántico y el Mediterráneo. Por eso ha tenido, a lo largo de la Historia, un gran valor estratégico, convirtiéndose en una de las bases militares más fortificadas del mundo. Ocupado por Inglaterra en 1704, desde entonces ha sido siempre reivindicado por España. (Dulevant)



Sus costas son poco articuladas, con un desarrollo total de 3904 km, de los que algo menos de la mitad corresponden al Mediterráneo, y el resto al Atlántico. Cortadas como a golpes de hacha, las costas descienden rápidamente a los abismos oceánicos, encima de los cuales se alza la península en un solo bloque, con algunas fracturas debidas a manifestaciones volcánicas (volcanes de Olot en Cataluña; de Cofrentes y de las islas Columbretes en el Levante, alrededor de Valencia; de Murcia, del cabo de Gata y de la isla de Alborán en el Sudeste, así como los de Campo de Calatrava y Algarve — Portugal —, en el centro y Oeste).

Las dos Españas climáticas

Desde el punto de vista climático, se suelen distinguir dos Españas: la húmeda y la seca o árida. Las provincias del Norte y Galicia, de clima atlántico, constituyen la España húmeda, la cual recibe precipitaciones que, por lo general, son superiores a los 800 mm (con puntos máximos en Pontevedra, 1700 mm; Santiago de Compostela, 1500 y San Sebastián, 1506). El resto constituye la España seca, que comprende las regiones climáticas continental y mediterránea. En ellas, excepto en las zonas más altas, las precipitaciones no superan los 700 mm anuales, y en algunos puntos (Monegros, llanuras de la Mancha, Murcia y Almería) no llega a los 300 (Almería, 230 mm), todo ello según medias anuales en el período 1931-60. En la región subdesértica que se extiende de Almería a Alicante pueden presentarse pe-

ríodos de ausencia total de lluvia que duran todo un año o más tiempo aún. En el cabo de Gata llueve menos que en Laghouat (Sahara septentrional). Además, en la España árida, los períodos de mayores precipitaciones (primavera y otoño) no coinciden con los períodos de mejores condiciones térmicas; por ello, la utilización y la distribución del agua constituye uno de los máximos problemas nacionales, debido al régimen irregular del sistema hidrográfico (consecuencia obvia del régimen de lluvias) y a sus radicales diferencias. En efecto, mientras que en los años normales los ríos de la vertiente mediterránea recogen solamente 20.000 millones de m³ de agua (de los que 17.000 millones corresponden al Ebro), la región atlántica recibe más de 31.000 millones; este hecho es aún más importante si se tiene en cuenta que el Levante y la costa meridional mediterránea constituyen, por su clima y por la naturaleza del terreno, las zonas más favorables para el cultivo intensivo.

Estas circunstancias, unidas a la escasez de combustible, hacen que sea de capital importancia para España el aprovechamiento de los ríos — tanto para la irrigación como para la producción de energía eléctrica — mediante embalses de gran capacidad.

Montes y ríos principales

Los dos principales sistemas montañosos de la Meseta son: la cordillera Central (700 km de longitud), cuyo punto culminante es la Plaza del Moro Almanzor (2592 m), en la Sierra de Gredos, y los

Montes de Toledo (350 km de longitud), cuya cima más alta (1601 m) se halla en la sierra de Guadalupe.

En los bordes de la Meseta existen los siguientes sistemas montañosos: el macizo Galaico, al NO. (325 km de longitud; cima más alta: Cabeza de Manzaneda, con 1778 m, en la sierra de Queija; los Montes de León, también al NO. (150 km de longitud; cima más alta: Teleno, 2188 m);

la cordillera Cantábrica, al Norte (400 km de longitud; cima más alta: Peña de Torre Cerrado, en los Picos de Europa, 2648 m);

la cordillera Ibérica, al NE. y E. (460 km de longitud; cima más alta: Moncayo, 2313 m);

la Sierra Morena, al Sur (longitud 600 km; cima más alta: el pico de Almenara, en la sierra de Alcaraz, 1798 m);

las serranías Sub-béticas, al SE. (longitud 620 km; cima más alta: La Sagra, en la sierra del mismo nombre, 2381 m).

La orografía española se completa con cuatro cordilleras periféricas: las Montañas Vascas (150 km de longitud; cima más alta: Castro de Valnera, 1707 m);

los Pirineos (440 km de longitud; cima más alta: pico de Aneto, en el macizo de la Maladeta, 3404 m);

la cordillera Costera Catalana (longitud 250 km; cima más alta: Turó de l'Home, en la sierra del Montseny, 1712 m);

la cordillera Penibética (520 km de longitud; cima más alta: cerro de Mulhacén, en Sierra Nevada, que con sus 3478 m de altura representa el punto más alto de la península).

Las islas Baleares, por su origen geoló-



La Sierra Nevada separa la cuenca de Granada de la región costera de Almería y alcanza su punto culminante en el cerro de Mulhacén, de 3478 m de altura. En los últimos años, en Sierra Nevada, lo mismo que en el Guadarrama y en los Pirineos, se ha difundido mucho la práctica de los deportes de invierno.



gico, son verdaderas montañas, de notable altitud. Su punto más alto es el Puig Major (1445 m), en la isla de Mallorca.

Las Canarias son también montañosas, y se alzan sobre plataformas volcánicas que culminan en el gigantesco cono traquítico del pico del Teide, en Tenerife, que, con sus 3718 m, constituye la cima más alta de España.

Asimismo, junto a la Meseta existen tres depresiones:

la Ibérica, o del Ebro, que inicialmente era un brazo de mar y después se convirtió en un lago salado que posteriormente fue cubierto por los aluviones del río. Está casi cerrada al Este por la cordillera Costera Catalana, que el Ebro tuvo que erosionar profundamente para poder desembocar en el mar;

la Bética o del Guadalquivir (el gran río que los romanos llamaron *Baetis* y los árabes bautizaron precisamente con el nombre de *Wadi-al-Kabir*, que significa "Río Grande"); era también un brazo de mar que se convirtió en golfo al surgir la cordillera Penibética; orientada hacia el Atlántico, finaliza en el litoral bajo y arenoso de Sanlúcar de Barrameda;

la Lusitana o del Tajo, del mismo origen que las anteriores, desemboca en el Atlántico formando el amplio estuario de Lisboa.

Por último, en la orografía española se encuentran pequeñas llanuras costeras, como las rasas cantábricas, estrecho borde de la provincia de Santander; o las llanuras aluviales del Levante (llanuras de los ríos Llobregat, Turia, Júcar o Segura, en Cataluña, Valencia y Murcia), y las anda-

luzas, denominadas hoyas, cerca de Almería y Málaga. Los ríos y sus afluentes principales suman, en la España peninsular, un total de 109; en las islas Baleares y Canarias no existen verdaderos ríos, sino únicamente torrentes, aunque estas islas son ricas en aguas subterráneas.

El macizo de Peña Labra (cordillera Cantábrica) constituye un importante nudo de distribución hidrográfica, desde el que las aguas fluyen por las tres vertientes hidrográficas: cantábrica, atlántica y mediterránea.

El Tajo nace en el corazón de España, en la sierra de Albarracín; pasa por Aranjuez, Toledo y Talavera de la Reina, entrando después en Portugal para desembocar en el Atlántico, cerca de Lisboa, en un maravilloso estuario. Este rey de los ríos españoles tiene 1007 km de longitud, de los que 800 corresponden a territorio español y el resto a Portugal. En España su cuenca hidrográfica es de unos 56.000 km². Sus afluentes son numerosos, destacando los ríos Jarama, Guadarrama, Alberche, Tiétar y Alagón, todos ellos tributarios de su orilla derecha.

El Ebro nace en Peña Labra, en la cordillera Cantábrica, cerca de Reinosa; pasa por Miranda de Ebro, Logroño, Zaragoza y Tortosa, y desemboca en el Mediterráneo formando un amplio delta. Tiene 928 km de longitud y su cuenca hidrográfica es la más extensa de España, con más de 85.000 km². Entre sus muchos afluentes figuran: el Nela, Zadorra, Ega, Aragón, Arga, Gállego y Segre, por la izquierda, y Jalón, Huerva, Martín, Guadalupe y Matarranya por la derecha.

El Guadiana nace en las lagunas de Ruidera (al Noroeste de la sierra de Alcaraz) y pronto desaparece de la superficie para volver a reaparecer en los llamados Ojos del Guadiana. Pasa cerca de Ciudad Real, por Mérida y Badajoz, y desemboca en el Atlántico, después de servir de frontera entre España y Portugal en la última parte de su recorrido. Tiene una longitud de 820 km y una cuenca hidrográfica de 55.000 km²; sus principales afluentes son el Záncara y el Cigüela, que le llegan por la derecha, y el Zújar, tributario de su orilla izquierda.

El Duero (en portugués Douro, es decir, "de oro", porque lleva arenas auríferas) nace en los picos de Urbión, pasa por Soria, Almazán, Aranda de Duero y Zamora, y entra después en Portugal; desemboca en el Atlántico, en la bonita vega de Oporto. De 776 km de longitud, su cuenca hidrográfica es de 79.000 km². Sus afluentes principales son: el Pisuerga, Valderaduey y Esla por la derecha, y Duratón, Adaja, Tormes, Yeltes y Agueda por la izquierda.

El Guadalquivir nace en la sierra de Cazorla; baña Córdoba y Sevilla y desemboca en el Atlántico, cerca de Sanlúcar de Barrameda. Es navegable hasta Sevilla para navíos de mediano tonelaje, pero requiere continuos trabajos de canalización. De 657 km de longitud, con una cuenca de unos 57.000 km², posee muchos afluentes, casi todos de nombre árabe: Guadalimar, Jándula, Guadiato, Vía, Huelva y Guadamar, por la derecha, y Guadiana Menor, Guadalbullón, Guadajoz, Genil y Guadaira por la izquierda.

El puente romano sobre el Guadalquivir en Córdoba. Llamado primero Baetis por los romanos y luego Wadi al-Kabir (río grande) por los árabes, el Guadalquivir nace en la sierra de Cazorla, pasa por Córdoba y Sevilla y desemboca en el Atlántico, en el golfo de Cádiz, después de cruzar las Marismas. Sus aguas alimentan una amplia red de canales de riego y muchas instalaciones hidroeléctricas. (Lauros-Pavlovsky)



Relieve en forma de terrazas en la provincia de Castellón (Valencia), en el extremo oriental de la cordillera Ibérica. Esta zona, constituida en su mayoría por terrenos arcillosos de origen aluvial reciente, presenta un aspecto semidesértico. En el fondo se yergue el castillo de Morella. (Lauros-Pavlovsky)

El Miño (Minho, en portugués) nace en la sierra de Meira, pasa por Lugo y Orense y desemboca en el Atlántico, siguiendo en su última parte la frontera entre España y Portugal. Tiene una longitud de 310 km y una cuenca hidrográfica de 35.000 km²; su principal afluente es el Sil.

En contraste con su relativa abundancia de ríos, España tiene pocos lagos y de escasa extensión; en total suman 32 y son de origen glacial (Sanabria), tectónico (Baños) o lagunas estepáricas, como las de la Mancha y la de Gallocanta. Los lagos artificiales son numerosos, y la mayoría han sido creados en los últimos años.

Las ciudades españolas

Como los demás países ribereños del Mediterráneo, España es un país que, desde los más remotos tiempos, ha participado activamente en el proceso de la civilización. En consecuencia (y si se piensa que la historia ha estado muy determinada por la acción e irradiación de los grupos urbanos) la aparición de las ciudades en España es un fenómeno muy antiguo.

Esta es la primera característica de las ciudades españolas: su vinculación al devenir histórico. No puede olvidarse el pa-

pel que desempeñaron en la creación de la personalidad de España las ciudades indígenas (Bilbilis, Calatayud, Tartesos, Numancia) y las fundadas por los primeros pueblos mediterráneos que se establecieron en la península: fenicios y cartagineses, creadores de Gades, Malaka, Abdera (Adra), Kart hadaschat (Cartagena), Rhodes (Rosas), Emporion, Hemeroskoplion (Denia) y tantas otras.

Cuando los romanos se establecieron en la Península Ibérica, también fundaron ciudades. En un principio fueron simples campamentos de las legiones (León, la Legio VII Gemina); después, poblaciones con verdaderas funciones urbanas.

No es necesario insistir en la influencia que la larga dominación árabe ejerció en la vida española. Y esa influencia también la experimentaron las ciudades. Las antiguas adaptándose a las concepciones imperantes y las que fueron creadas entonces (como Murcia o Almería), edificándose totalmente de acuerdo con ellas.

En la España cristiana las ciudades siguieron una evolución distinta. Las del Norte, más alejadas de las fronteras musulmanas, fueron adquiriendo diferentes funciones: religiosas, comerciales, administrativas, militares. Estas funciones se

han mantenido, con más o menos intensidad, y han dado su definitivo aspecto a las ciudades actuales.

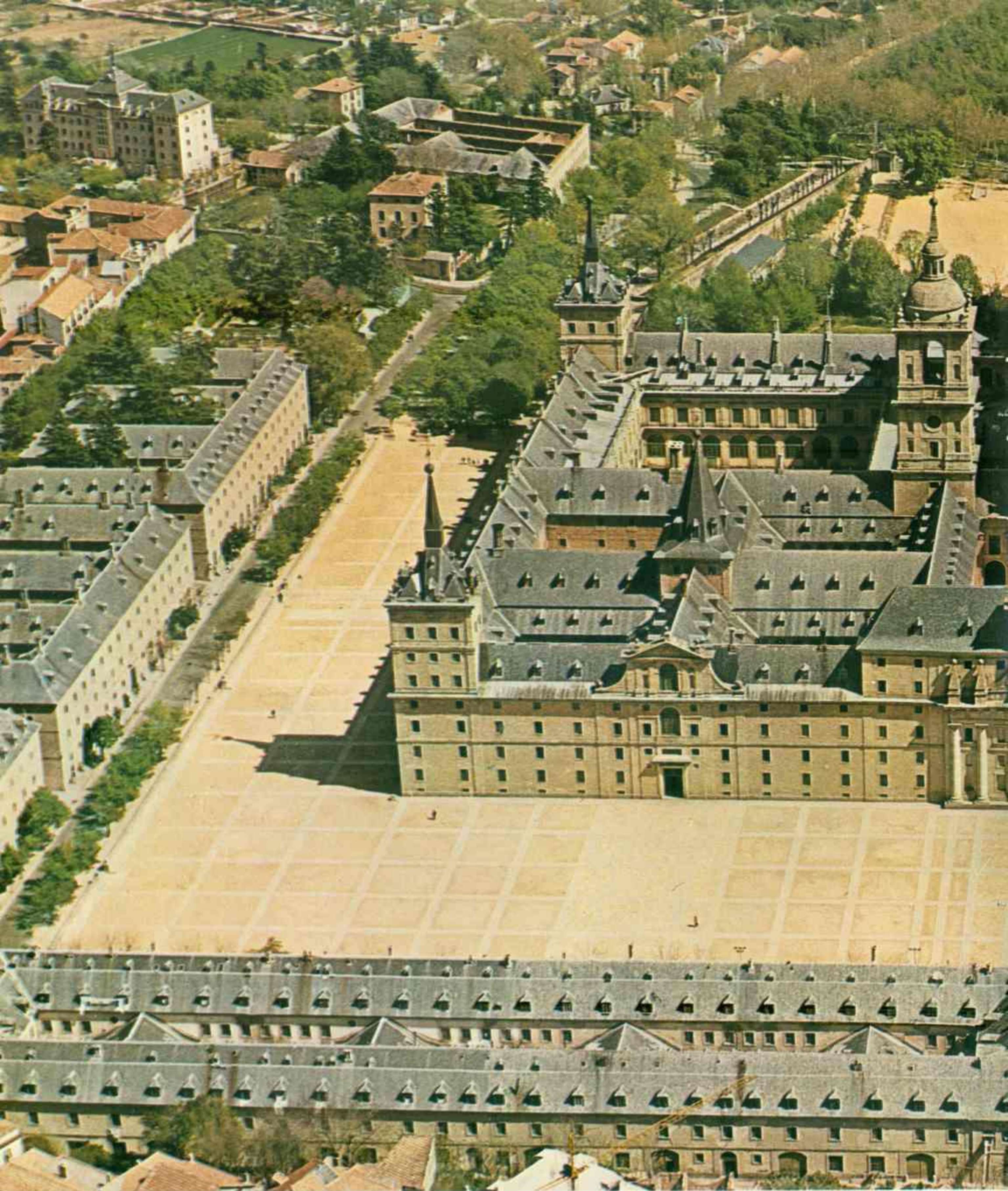
En el siglo XIX, al influjo de un relativo desarrollo económico, pareció como si las viejas ciudades españolas despertasen. Se derribaron las murallas que las ceñían y en su lugar se urbanizaron anchos paseos (las rondas y los cosos); y más allá se levantaron "ensanches" espaciosos.

A la luz de esta evolución puede analizarse el aspecto de las ciudades españolas, tanto en sus barrios viejos como en sus ensanches modernos. Una notable característica es la diferenciación de los barrios, a veces con una acusada personalidad y creados algunos por motivos religiosos (la judería, o *calls* de Cataluña) y otros por consideraciones morales (las mancebías o galeras); o también por política de sanidad (barrios de tintoreros o de curtidores), por concentración cultural (barrios de estudiantes) o por simple segregación de tipo económico o social (separación de los habitantes según las clases). Y aunque los motivos que llevaron a su formación han desaparecido, su presencia es aún visible en muchas ciudades.

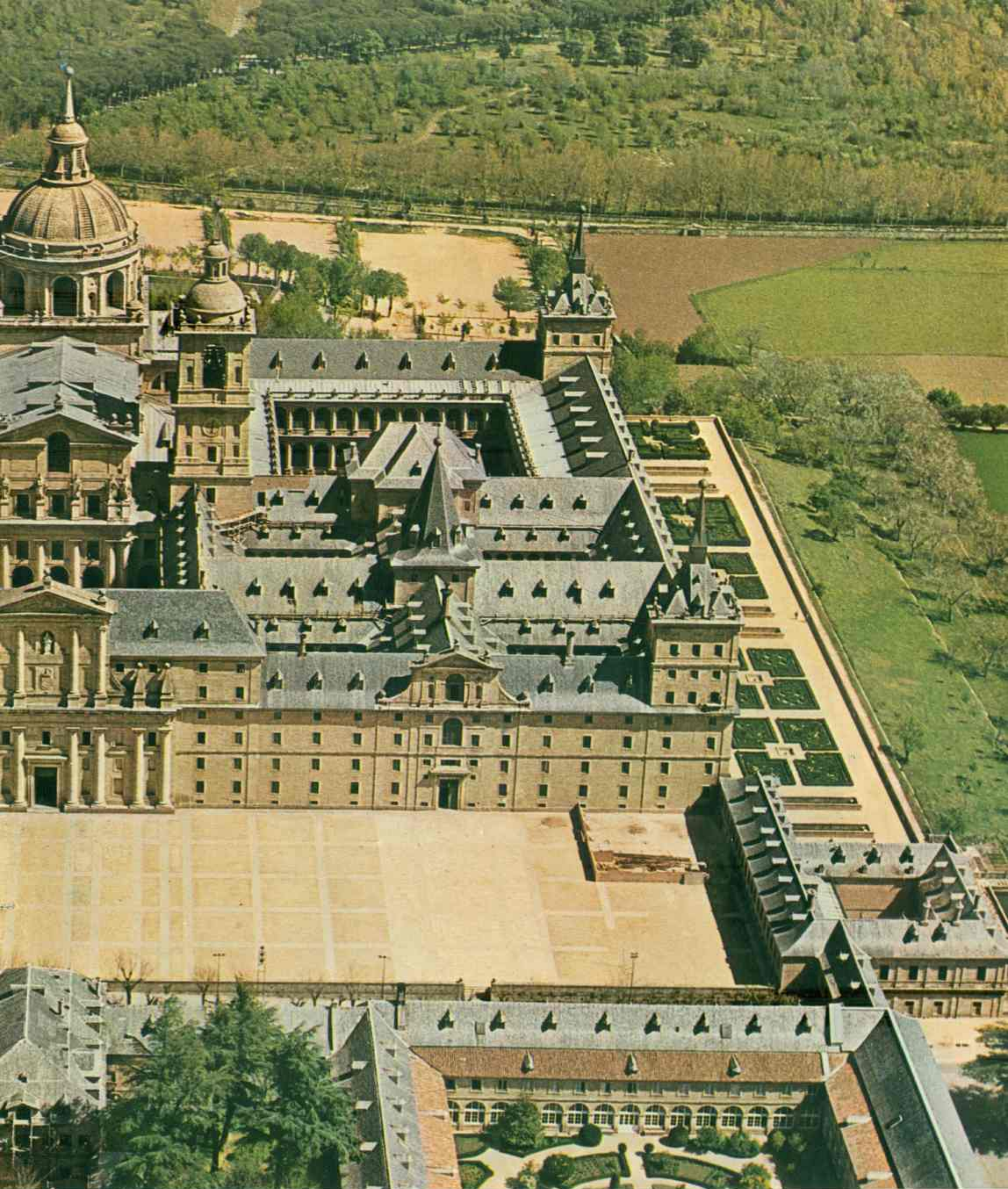
El crecimiento de los núcleos urbanos españoles se integra en el gran movimien-



PENÍNSULA IBÉRICA



Vista aérea del majestuoso conjunto de El Escorial, monasterio situado al pie de la sierra de Guadarrama, junto al pueblo de San Lorenzo de El Escorial. Lo mandó construir el rey Felipe II para conmemorar la victoria alcanzada por las armas españolas en San Quintín, precisamente el día de San Lorenzo de 1557. En este monasterio pasó Felipe II los últimos años de su vida. La planta del edificio es un gran cuadrilátero.



Tiene patios interiores y cuatro torres en los ángulos y, con el cuerpo que sobresale hacia el Este, el conjunto recuerda la forma de una parrilla, instrumento de martirio de San Lorenzo. En el monasterio se halla el Panteón de los Reyes de España. El Escorial, que fue terminado en 1584, representa la obra maestra del severo clasicismo renacentista de Juan de Herrera.

(Paisajes Españoles)

La catedral de Burgos (Castilla la Vieja), construida en el siglo XIII por iniciativa de Fernando III el Santo, es uno de los edificios góticos más hermosos de España. La ciudad de Burgos, fundada en el siglo IX a orillas del Arrión, se convirtió en 1035 en capital del reino de Castilla y de León, capitalidad que conservó hasta el siglo XIII, época en que los reyes se instalaron en Valladolid. En esta ciudad, en el siglo XI, inició sus legendarias empresas el Cid Campeador, que nació en sus cercanías y al cual, en 1784, le fue erigido un monumento en el antiguo emplazamiento de su casa solariega. (Lauros-Pavlovsky)



to de urbanización que nació de la primera revolución industrial. A fines del siglo XIX y a principios del XX los grandes centros urbanos absorbieron las poblaciones cercanas. Por ejemplo, el municipio de Barcelona pasó de una extensión de 15 km² a la actual de 97 km² por anexión de los pueblos del llano (Sants, Gracia, Horta, San Andrés, Sarrià, etc.); y entre 1947 y 1954 Madrid anexionó doce términos municipales y pasó de una superficie de 66 km² a la de 607 (actualmente tiene 1727 km²). Se formaron así grandes aglomeraciones, cuya influencia sobrepasa los límites de los municipios, extendiéndose hacia las comarcas circundantes y dando origen al concepto de "área metropolitana", de las que se ha reglamentado la existencia de las de Madrid, Barcelona y Bilbao.

El más reciente eslabón de la transformación de las ciudades lo constituye el fenómeno de la "conurbación", por el que grandes núcleos urbanos en expansión llegan a juntarse formando enormes aglomeraciones que transforman totalmente el paisaje. Ejemplos de ello son la extensión, sin solución de continuidad, de la aglomeración barcelonesa, que ya engloba el llano del Llobregat y el Maresme; la conurbación de Sabadell y Tarrasa, que alcanza nuevos centros urbanos del Vallés; la creada en el "ocho asturiano", o la que está naciendo alrededor de la bahía de Cádiz.

En España se consideran núcleos urbanos todos los centros con más de 10.000 habitantes. Algunos de ellos, sin embargo, son simples aglomeraciones de campesinos, sin ninguna de las características de la vida ciudadana. De acuerdo con sus funciones puede decirse que en España hay ciudades especializadas en minería (Gijón, Oviedo o Cartagena); ciudades industriales (Barcelona, Bilbao, Baracaldo, Badalona, Mataró, Sabadell, Tarrasa, Hospitalet de Llobregat, Sagunto Alcoy, Elche, Elda, etc.); ciudades comerciales (Murcia y Las Palmas); ciudades consideradas como centros de comunicación y especializadas en transportes (Alcázar de San Juan y, en general, todas las ciudades portuarias); ciudades como centros de servicios (Madrid, Sevilla y Granada); ciudades con múltiples funciones, y deberían tenerse en cuenta, por la importancia que van adquiriendo, las ciudades turísticas y las universitarias.

Sin renegar de su pasado, antes al contrario, arraigadas en su historia varias veces centenaria, las activas ciudades españolas están modelando una nueva faz al país, incorporando al desarrollo amplias zonas que permanecieron hasta ahora al margen de la vida colectiva y convirtiéndose en el motor innegable del desarrollo y del progreso.

Regiones y provincias

España se divide en regiones históricas — trece peninsulares y dos insulares — y en cincuenta provincias, que son subdivisiones modernas de carácter administrativo. De Oeste a Este y de Norte a Sur, se encuentran las siguientes regiones:

Galicia, con cuatro provincias: La Coruña, Lugo, Orense y Pontevedra. Superficie: 29.434 km² y 2.600.000 habitantes (89 por km²).

Asturias, con una única provincia: Oviedo. Superficie 10.565 km² y 1.034.000 habitantes (97 por km²).

León, con tres provincias: León, Salamanca y Zamora. Superficie: 38.363 km² y casi 1.300.000 habitantes (32 por km²).

Castilla la Vieja, la medieval "Tierra de los Castillos", matriz de España, con ocho provincias: Ávila, Burgos, Logroño, Palencia, Santander, Segovia, Soria y Valladolid. Superficie: 66.107 km² y 2.300.000 habitantes (34 por km²).

Vascongadas, con tres provincias: Álava (capital Vitoria), Guipúzcoa (capital San Sebastián) y Vizcaya (capital Bilbao). Superficie: 7261 km² y 1.500.000 habitantes (214 por km²).

Navarra, con una provincia única, Pamplona. Superficie: 10.421 km² y 409.239 habitantes (40 por km²).

Aragón, con tres provincias: Huesca, Teruel y Zaragoza. Superficie: 47.669 km² y 1.105.000 habitantes (23 por km²).

Cataluña, con cuatro provincias: Barcelona, Gerona, Lérida y Tarragona. Superficie: 31.930 km² y 4.273.000 habitantes (133 por km²).

Castilla la Nueva, con cinco provincias: Ciudad Real, Cuenca, Guadalajara, Madrid y Toledo. Superficie: 72.363 km² y 4.557.000 habitantes (62 por km²).

Murcia, con dos provincias: Albacete y Murcia. Superficie: 26.175 km² y 1.175.000 habitantes (unos 45 por km²).

Valencia, con tres provincias: Alicante, Castellón de la Plana y Valencia. Superficie 23.305 km² y casi 3 millones de habitantes (124 por km²).

Extremadura, con dos provincias: Badajoz y Cáceres. Superficie: 41.602 km² y 1.378.777 habitantes (33 por km²).

Andalucía, con ocho: Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla. Superficie 87.268 km² y unos 6 millones de habitantes (70 por km²).

Baleares, con una provincia única (capital Palma de Mallorca). Superficie: 5014 km² y 451.000 habitantes (90 por km²).

Canarias, con dos provincias: Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife. Superficie: 7273 km² y más de 1 millón de habitantes (145 por km²).



Paisaje de la meseta en Castilla la Vieja. Formada por un zócalo herciniano, la meseta, que es el paisaje típico de la España central, está constituida en su mayor parte por rocas cristalinas y graníticas del paleozoico y precámbrico, recubiertas, especialmente en sus bordes marginales, de sedimentos secundarios, arcillas, margas y calizas, en las que se desarrollan los páramos. (Archivo Rizzoli)



Zamora, hoy capital de provincia del antiguo reino de León, se halla situada sobre un altozano a la derecha del Duero. Su parte antigua está rodeada por una muralla y cuenta con muchas e importantes iglesias, como la grandiosa catedral románica, con añadidos góticos. En la Edad Media, Zamora fue muy a menudo residencia de los reyes de León y conoció entonces una época de gran esplendor. (Lauros-Pavlovsky)

Este simple examen de las regiones de España revela ya útiles indicaciones acerca de las notables diferencias existentes entre ellas desde el punto de vista económico. Resulta evidente que las regiones más densamente pobladas — Cataluña, Valencia y Provincias Vascas, así como las islas Canarias — son las más prósperas

ESPAÑA CENTRAL

El bloque interno de la Meseta comprende, como ya se ha dicho, las dos Castillas, León y Extremadura; existe además otra región interna, es decir, sin comunicación con el mar: Aragón. En total, representan aproximadamente la mitad geográfica de España (casi 270.000 km²), y una tercera parte de la población (10 millones, de los que 3 millones están concentrados en la capital, Madrid).

En ese bloque central, sin ninguna duda, nació la España histórica; en esta formidable fortaleza montañosa, que, por razones obvias, fue la menos romanizada (durante siglos los romanos sólo tuvieron dos provincias en España: la Tarraconense, al Este, y la Bética, al Sur), y que durante largos siglos sufrió los asaltos de los invasores musulmanes, pasando después al contraataque y rechazándolos lentamente hasta su expulsión total (conquista de Granada, 1492), nacieron, precisamen-

te, los dos principales reinos de la España medieval: Castilla y Aragón, cuya unión, en las personas de sus respectivos soberanos, Isabel de Castilla y Fernando de Aragón, sentó las bases de la unidad política española, realizada en la segunda mitad del siglo XV.

Los elementos naturales más característicos de la España central son los que se desprenden de su relieve. Predominan las altiplanicies, los paisajes de líneas horizontales que recuerdan el mar, sin obstáculos que impidan la visión o que separen la tierra del cielo. Sólo después de recorrer muchos kilómetros se llega al final de estas inmensas llanuras. En sus bordes, visibles desde lejos, se alzan largas y delgadas cordilleras, que rodean las mesetas centrales: la Central, entre las dos Casti-

La Meseta y las Sierras

Las razones históricas, naturales y climatológicas, están más atrasadas económicamente. Sin embargo, puesto que antes que las regiones históricas y las subdivisiones administrativas figuran los datos geográficos determinantes, casi totalmente inmutables, es evidente que España, en su conjunto,

debe ser estudiada en sus grandes regiones naturales: el Centro, el Norte, el Sur y el Levante. Las Canarias forman un grupo aparte, tanto por su posición geográfica (distan unos 1000 kilómetros de Europa y poco más de 100 de África), como por su tardía incorporación a la Corona de Castilla (1480).

llas, y la Ibérica, entre Castilla y Aragón.

Este relieve se debe a los tipos de terreno y a la estructura geológica. La Meseta es un zócalo de rocas paleozoicas o preprimarias, tanto más antiguas cuanto más al Oeste se hallan; el macizo quedó totalmente aplanado a fines de la era primaria. Los movimientos posteriores debieron causar sin duda fracturas en él, pero sólo lograron fragmentarlo, especialmente en la parte oriental, sin modificar su aspecto general aplanado.

La actual configuración del relieve es consecuencia, ante todo, del depósito de sedimentos terciarios: arcillas, margas, arenas y calizas, que forman los páramos, término seguramente de origen prerromano y que significa "meseta desierta". Su aspecto general es el de una mesa, con un marco en los bordes. La superficie horizontal del páramo, a menudo poco erosionada por la débil hidrografía, permanece

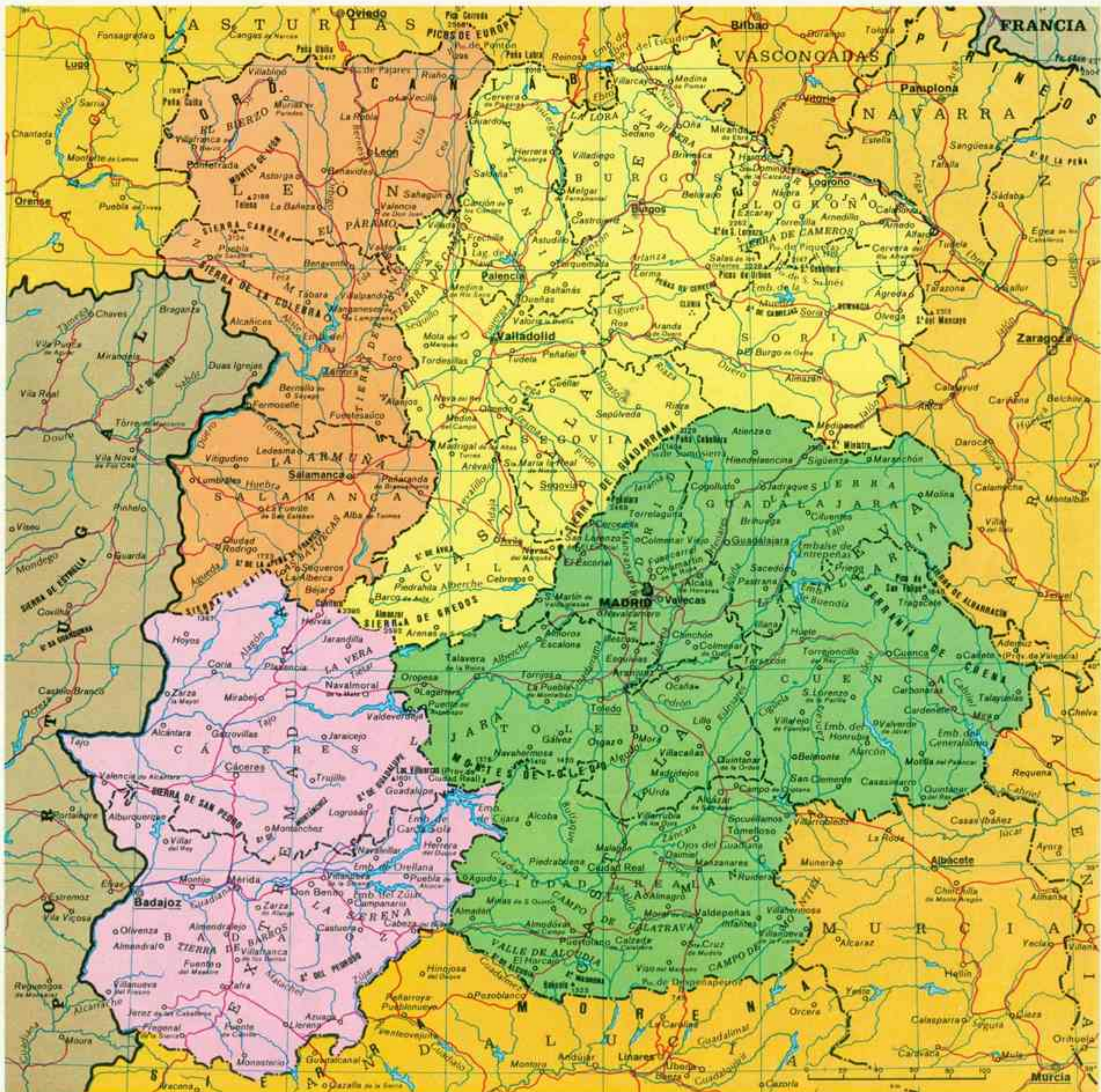
intacta; tal es el caso de la célebre Mancha (integrada administrativamente en las provincias de Ciudad Real, Cuenca, Toledo y Albacete), llanura casi perfecta, auténtico paraje terciario con los pliegues del sustrato fosilizados. En el centro de Castilla la Vieja, la fragmentación provocada por el río Duero y sus afluentes multiplica las pequeñas mesas individuales y los cerros u oteros, puntas blanquecinas que atestiguan la antigua extensión del páramo. En estas superficies llanas, los ríos ofrecen un perfil más bien suave y serpentean perezosamente, formando valles bastante amplios con terrazas. Estos valles enlazan con la plataforma del páramo mediante pequeñas cuestas, inci-

didas a veces por formaciones iniciales de *bad lands* que reciben el nombre de cárcavas. Los valles pueden asimismo ensancharse hasta convertirse en llanuras arcillosas de color rojizo, denominadas campiñas, muy aptas para el cultivo de cereales, como en el caso de la Tierra de Campos (provincia de Palencia). En León, la caliza es sustituida por los estratos inferiores, que son menos compactos. El relieve es tan horizontal que el agua se desliza dificultosamente; en el corazón de la Mancha, el curso del Zancara se ensancha a menudo formando verdaderas charcas. Lo mismo sucede en las zonas de lagunas, donde se forman las salinas.

Sin embargo, al Oeste de las dos Casti-

llas y en Extremadura los depósitos superficiales se hacen más delgados. El antiguo zócalo silíceo aparece a veces al desnudo; no obstante, por efecto de la erosión, conserva siempre la forma plana. En Extremadura, entre Cáceres y la frontera portuguesa, la horizontalidad es perfecta y la meseta da la sensación de que se prolonga hasta el infinito, confundiendo con el nivel de base del Atlántico.

Pero en las regiones occidentales e incluso meridionales del macizo ibérico, se observan grandes depósitos fluviales (rañas), que revelan una profunda demolición del relieve, acontecida al final del terciario, quizás bajo la acción de un clima árido. La Meseta sufrió al mismo tiem-



LA ESPAÑA CENTRAL. Esta región comprende toda la meseta geográfica, con las dos Castillas, Extremadura y León. En ella el clima es continental y rígido y la pluviosidad escasa en su conjunto. Sin embargo, ese clima árido no excluye cierta vegetación de tipo mediterráneo.



El arco de Santa María en Burgos. Parecida a una fortaleza, esta antigua puerta de la ciudad fue construida en honor de Carlos V en 1536. En su parte central figuran seis grandes estatuas de guerreros, entre los que se hallan el propio Carlos V y el Cid. En los nichos de la parte superior hay una imagen de la Virgen y la del santo protector de la ciudad. (Lauros-Pavlovsky)

po un levantamiento por la parte oriental. Estos movimientos del suelo fracturaron el zócalo antiguo, haciendo emerger los relieves volcánicos del Campo de Calatrava, cuyas formas son todavía individualizables. Del mismo modo, se formó probablemente un pliegue cerca de la frontera portuguesa, lo que explica los bruscos recodos de los ríos Guadiana y Duero y el repentino hundimiento de sus cursos: el Duero, por ejemplo, sufre un desnivel de 420 metros. Así, pues, la separación de Portugal y Castilla no es sólo una cuestión histórica. Los cursos de agua que se dirigen hacia el Oeste van encajonándose cada vez más, formando, a veces, en el zócalo hispánico, rápidos rocosos y deshabitados, como los del Tajo y del Duero, que a lo largo de 200 km forman la frontera entre España y Portugal.

Por encima de la altiplanicie se sitúan las sierras, cadenas dentelladas de rocas duras. La cordillera Central está formada por la sucesión de las sierras de Guadarrama y de Gredos, y se prolonga hacia el Oeste por la sierra de Gata; al Sur del Tajo se suceden los Montes de Toledo, la sierra de Guadalupe y la de San Pedro. Estos relieves fueron rejuvenecidos por dislocaciones verticales, en tanto que otros movimientos unieron al macizo diversas cadenas plegadas: la cordillera Ibérica y la cordillera Cantábrica.

La Meseta desciende de forma evidente en Extremadura (250-400 m, frente a los 650 de Castilla la Nueva y los 700 de Cas-

tilla la Vieja). Aragón es más bajo aún (Zaragoza se encuentra a 200 m), pero también más cerrado.

En el interior de España la altitud se combina con la lejanía del mar para convertirse en factor determinante del clima.

Clima áspero

El clima castellano es, en conjunto, un clima continental y duro. Los inviernos son largos y fríos. En Ávila las temperaturas mínimas pueden alcanzar los -20°C , mientras que las máximas son del orden de los 37°C . En Madrid, se pasa de una media de -10°C en invierno a una media de 39°C en verano. Valladolid tiene un promedio de treinta días de heladas, y en cambio los veranos son calurosísimos, con saltos bruscos de la curva de temperaturas. En la mitad meridional de la Meseta las temperaturas estivales llegan a extremos realmente insoportables: 44°C en Ciudad Real, 45°C en Badajoz, 47°C y más en Ruidera. Los veranos extremeños son sofocantes, lo mismo que los de la cuenca del Guadalquivir (en Sevilla se llega a temperaturas máximas de 47°C), con la circunstancia agravante de que en estos lugares la disminución de temperatura que determina la altitud es muy modesta. Aragón posee unas características idénticas; en Zaragoza, el termómetro puede oscilar entre los -10°C en invierno y los 42°C en verano, sufriendo además, en invierno, las ráfagas heladas procedentes del Moncayo. Las oscilaciones térmicas anua-

les son, pues, muy acusadas: 52°C en Salamanca, 56°C en Segovia. Aún más graves son las oscilaciones diurnas, que pueden llegar a superar los 20°C , especialmente en primavera, en que el rápido aumento del calor desde febrero a abril es interrumpido por bruscos retornos a las temperaturas frías, lo que es muy perjudicial para los cultivos.

Las lluvias suelen ser débiles, y la intensidad y la duración del calor estival acentúan el déficit higrométrico, ya que la evaporación puede llegar a ser veintiséis veces mayor que la cantidad de lluvia caída. Las precipitaciones en el centro de España son aún más bajas que en el Este, añadiéndose a ello la irregularidad de las lluvias. En Utrillo (Aragón central), en 1923, cayeron 643 mm de lluvia, al año siguiente 150, y un año después, 1530.

La nubosidad es poco intensa; el cielo en Castilla es claro y transparente, de un azul limpio y luminoso. No obstante, en verano se forma el velo oscuro, a menudo rojizo, de la calina, que no es propiamente una niebla, sino una capa atmosférica de polvo, cuya altura varía según el calor, provocada por los movimientos del aire seco y que se mantiene gracias a la falta de movimientos horizontales del aire.

La pobreza de la red hidrográfica está íntimamente relacionada con este clima seco y continental. Si los ríos del Norte, desde el Duero al Ebro, capaces de alimentar una red de canales de irrigación cada vez más amplia e incluso un canal navegable — el de Castilla, desde Alar del Rey hasta Valladolid —, pueden considerarse aún "europeos", en Castilla la Nueva, los ríos, flanqueados por zonas verdeantes dispuestas a modo de pasillo, preparan ya el aspecto africano de los cursos de agua de la Mancha y de Andalucía.

La flora es claramente mediterránea, manteniéndose así hasta Portugal. Este hecho puede parecer extraño si se considera la orientación atlántica de la Meseta; sin embargo, debe tenerse en cuenta la profunda influencia de los veranos mediterráneos y el hecho de que el levantamiento del borde oriental de aquella sea un fenómeno reciente.

El clima de España central no es hostil a la vegetación arbórea, ni siquiera hoy. El manto forestal se mantuvo intacto durante largo tiempo: los cuadros de Velázquez demuestran que, en el siglo XVII, los alrededores de Madrid, hoy áridos y desnudos, estaban todavía poblados de bosques. La actual desarborización se ha atribuido a los cambios de clima; no obstante, la mayor responsabilidad corresponde sin duda alguna al hombre, que ha llevado a cabo una lucha despiadada e irracional contra los árboles, a veces para obtener combustible, pero mucho más aún para ampliar sus zonas agrícolas.

En la economía castellana antigua, caracterizada por la importancia fundamental que se otorgaba a la cría del ganado — especialmente de los ovinos —, la necesidad de conservar grandes extensiones de pastos para los rebaños hizo que se protegiera durante mucho tiempo la cubierta vegetal espontánea. Sin embargo, a principios del siglo XIX, la lucha que se entabló entre los agricultores y los pastores provocó la disolución de la Mesta, la fuerte asociación de grandes ganaderos que, durante siglos, había dominado la España central, comenzando entonces una frenética carrera hacia la roturación masiva, la cual, tras un efímero período de buenas cosechas, dejó un suelo muy empobrecido. Fue entonces, sobre todo, cuando el centro del país adquirió este triste aspecto desnudo que tanto impresiona al viajero que se dirige, en avión, al aeropuerto de Madrid. Finalmente, en las postrimerías del siglo pasado se cayó en la cuenta del error cometido, y el Estado y los municipios iniciaron la repoblación forestal.

Actividades antiguas y modernas

La árida y desnuda Castilla es, por excelencia, tierra productora de cereales. Incluso la Mancha, antes de especializarse, en los siglos XVII y XVIII, en el cultivo del olivo y de la vid, estaba "coronada de doradas espigas", como describe Cervantes. Y en parte sigue así. Una zona del Norte de Zamora se llama todavía "tierra del pan", y alrededor de Ávila los caminos discurren a lo largo de decenas de kilómetros por entre campos de trigo.

Extremadura, por el contrario, es sobre todo una tierra ganadera. Durante siglos, millones de ovejas descendieron por sus cañadas para ir a invernar, subiendo después, en verano, hacia las montañas más frescas del Norte. Hoy, como es natural, esta pintoresca trashumancia ha desaparecido casi por completo, pues los rebaños viajan en vagones de ferrocarril o en camiones. Sin embargo, aún hoy, la finísima lana de las ovejas "merinas" (nombre que el parecer deriva del de la tribu africana de los benimerines, que introdujo esta raza de ovejas en la península) alimenta una industria que antaño fue la gloria y la fortuna de Castilla y cuyos productos se vendían en las famosas ferias de Medina del Campo. La reducción de los pastos determinó, de todos modos, la decadencia de esa industria de la lana y del patrimonio ovino. A pesar de ello, España conserva el segundo puesto de Europa, con más de 16 millones de cabezas en 1968.

Desde el punto de vista demográfico, la densidad de la población es baja en el Centro, en comparación (como ya hemos dicho) con las regiones periféricas del Norte y del Este: 34 habitantes por km²

en Castilla la Vieja, 62 en Castilla la Nueva (que incluye, sin embargo, el caso anormal de Madrid), 24 en Aragón...

Eso no quiere decir que la zona central española, con sus ciudades más bien pequeñas y provincianas — exceptuado el desmesurado Madrid — no posea vitalidad. Por el contrario, el espectacular desarrollo de la capital, el nacimiento de grandes industrias de transformación, los centenares de miles de hectáreas a las que la irrigación va proporcionando nueva vida, el vasto comercio de productos alimenticios y, en fin, los diversos planes de valorización, son hechos que demuestran que en el viejo y robusto tronco de la economía del Centro se están injertando benéficas actividades suplementarias.

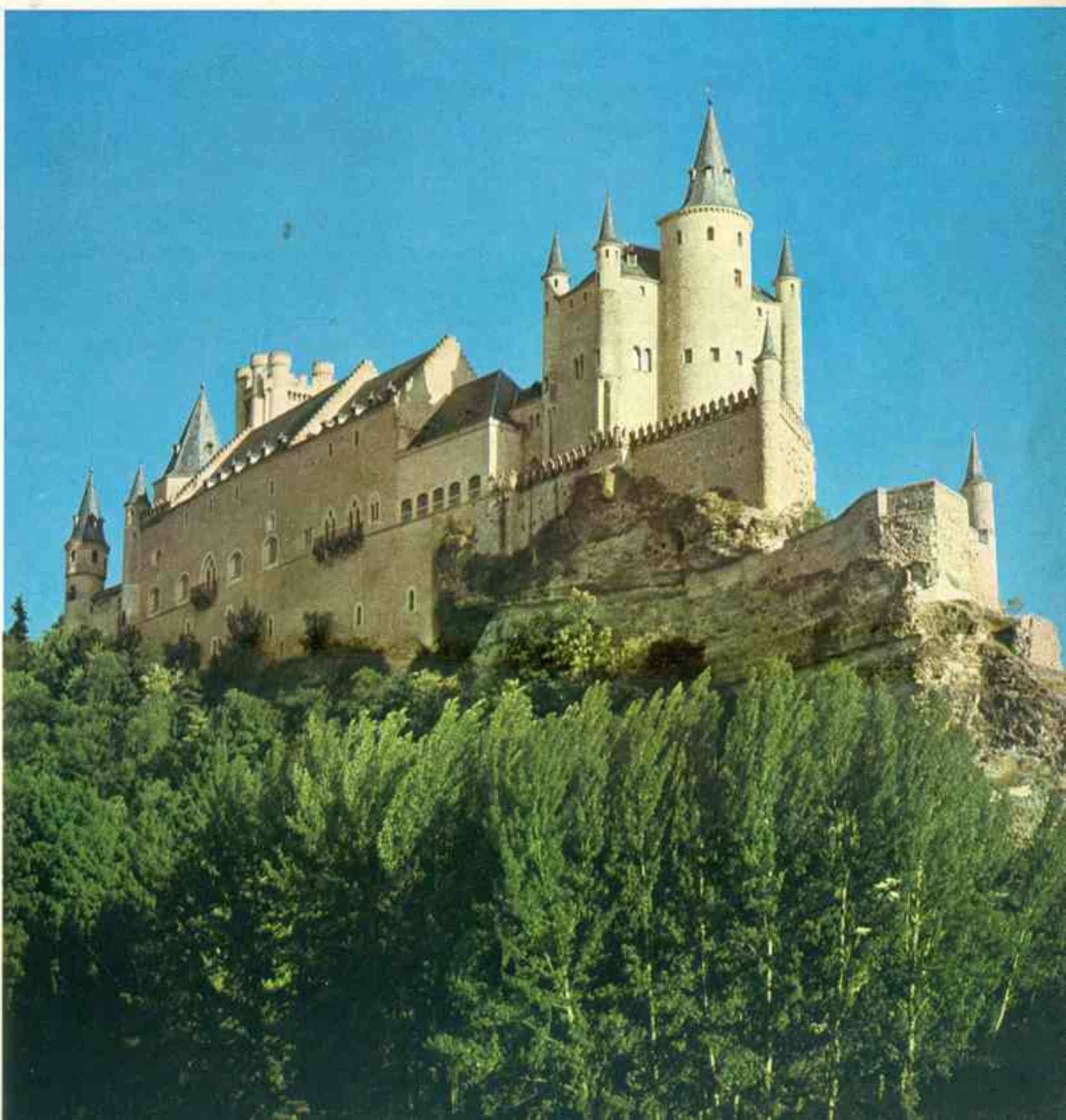
Castilla la Vieja

La cuenca del Duero

La cuna y el corazón de España central son Castilla la Vieja y León, dos entidades históricamente distintas — nacida la primera como hija rebelde de la segunda,

antiguo reino cristiano surgido casi inmediatamente después de la invasión musulmana del 711 —, pero que forman una única región geográfica denominada a veces cuenca del Duero, puesto que corresponde al conjunto de la red hidrográfica del gran río septentrional. Se trata de una inmensa cuenca, cerrada por un cerco montañoso, interrumpido por dos únicos pasos importantes: el de Agreda, adosado al Moncayo y desde donde antaño Castilla vigilaba a Aragón y Navarra, y el amplio paso de Burgos, entre las cordilleras Ibérica y Cantábrica, a través del cual se puede pasar sin dificultad a la cuenca del Ebro (de ahí la importancia histórica, estratégica y económica de Burgos, la antigua capital del reino de Castilla). Por aquí pasaban, en la Edad Media, los peregrinos europeos que se dirigían a Santiago de Compostela por el importantísimo camino francés, verdadero cordón umbilical que, durante siglos, unió España a Europa occidental; por aquí pasan también hoy día la carretera más importante y la principal línea férrea de la península (la Madrid-París), rutas comerciales, desde luego, pe-

El alcázar de Segovia, en Castilla la Vieja. Mandado construir por el rey Alfonso VII en el siglo XII, sobre las ruinas de una antigua fortaleza romana, fue sucesivamente remozado y ampliado en diversas épocas. En 1862 fue en gran parte destruido por un incendio, pero de nuevo reconstruido unos años después. Este alcázar se levanta majestuosamente sobre un altozano de unos 80 m de altura, que domina la confluencia de los ríos Eresma y Clamores, y presenta características torres cilíndricas terminadas en casquetes cónicos. En él residieron algunas veces los Reyes Católicos. (Noguer)



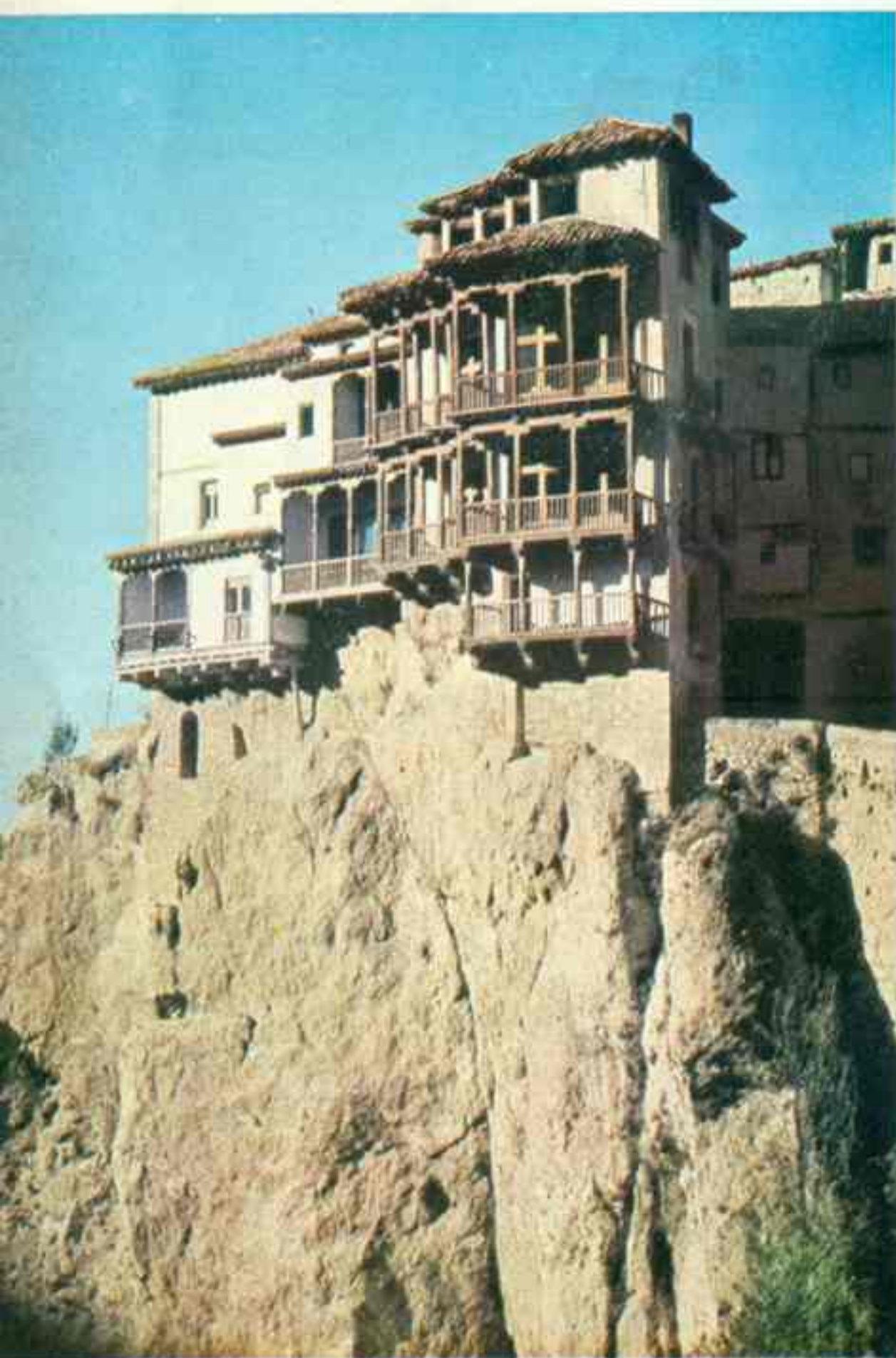
ro también de ideas e influencias, a través de las cuales Castilla la Vieja mira hacia el Norte de Europa y no hacia el Sur.

Tierra de suelo fecundo y de clima rudo, Castilla y León parecen vivir una vida agreste, simple y detenida en el tiempo. Sus ciudades más típicas son a la vez mercados comerciales y centros históricos con soberbios monumentos antiguos.

Burgos (84.638 hab.)¹ ciudad estratégica y militar, dominada por las maravillosas agujas góticas de su catedral, es la patria del Cid Campeador, el héroe más representativo de la Castilla medieval, cantado en poemas y romances, y que reposa en el crucero de la catedral.

León (80.538 hab.), cuya actual riqueza de tierras ha hecho surgir nuevos barrios modernos, ocupa una posición estratégica; si bien no conserva ningún resto de la legión VII romana, que la fundó el año 70, no hay muchas ciudades europeas que

¹ Para el número de habitantes, referidos siempre a la cabecera del municipio, utilizamos el padrón de 1965.



Las famosas "casas colgadas" de Cuenca (Castilla la Nueva) construidas sobre un precipicio de 100 m de altura y entre los cursos del Júcar y del Huécar. Fundada en el siglo IX, Cuenca fue durante trescientos años una plaza fuerte de los árabes, siendo conquistada por Alfonso VIII después de un largo asedio. Su posición, sus antiguas defensas y sus calles empinadas hacen de Cuenca una ciudad muy pintoresca. (Lauros-Pavlovsky)

cuenten con 1900 años de vida; su catedral, de un puro y maduro gótico francés, es una obra maestra del espíritu medieval.

Salamanca (95.253 hab.), nacida a lo largo de una ruta romana que atravesaba el Tormes por un bellissimo puente que todavía existe y se utiliza, es la ciudad universitaria más antigua e ilustre de España — "el que quiera saber que vaya a Salamanca", reza un antiguo proverbio —. Hay en ella numerosos colegios, palacios, iglesias y conventos, que van del románico al barroco, y tiene una de las plazas más bellas de Europa (siglo XVIII).

Valladolid (165.186 hab.) es la más industrial (productos alimenticios, automóviles), más activa y con mayor número de habitantes de las ciudades "menores"; pero es también una ciudad histórica (en ella murió Cristóbal Colón y nació Felipe II) y universitaria, y asimismo un sorprendente museo de arte renacentista y barroco, en el que concurren los estilos más diversos, desde el clasicismo italiano del Colegio de la Santa Cruz al vertiginoso plateresco de San Gregorio y San Pablo, pasando por las tallas de Gregorio Fernández, que se exhiben todavía en las procesiones de Semana Santa.

Otras ciudades importantes son: Ávila (28.876 hab.), todavía encerrada en sus impresionantes murallas del siglo XI, patria de la mística Santa Teresa; Segovia (35.118 hab.), con su magnífico acueducto romano, todavía en uso, y un alcázar medieval erizado de torres y baluartes; Medina del Campo (14.327 hab.), conocida por sus antaño famosas ferias, que se celebraban anualmente a los pies de la colina en que se levanta el castillo de la Mota, donde murió Isabel la Católica, forjadora de la unidad española; Zamora (43.731 hab.), escenario de poemas épicos y caballerescos; la pequeña y bella Soria, tantas veces cantada por Antonio Machado; Sigüenza, Arévalo, Sahagún, Alba de Tormes, etc.

Estas ciudades, en otro tiempo pequeñas capitales, llenan con sus nombres las crónicas guerreras de la Edad Media y del siglo XVI. Algunas de ellas duermen hoy en los laureles del pasado; no obstante, conservan todo su vigor. Con el aumento de los valores inmobiliarios y la modernización de la agricultura, han registrado en los últimos decenios un fuerte incremento demográfico; además, con el formidable desarrollo del turismo nacional e internacional son muy frecuentadas por los visitantes, sobre todo en verano.

La cordillera Central

El sólido perfil de la cordillera Central cierra por el Sur el horizonte de Castilla la Vieja. El paso a la zona montañosa se produce a través de grandes altiplanicies

rocosas de 1000 a 1200 metros de altitud. Dominan en este lugar la ganadería y la industria lácteo-quesera. El agua de las sierras es recogida en grandes embalses, destinados a la irrigación de las dos Castillas. Las pintorescas formas del relieve, los múltiples géneros de vida, el frescor de los veranos y el mantenimiento de las costumbres tradicionales en los pueblos más alejados de las grandes vías de comunicación — a menudo bellísimos y sugestivos — hacen de la cordillera Central una gran región española, aunque fragmentada en sierras bien delimitadas.

La sierra de Guadarrama, al Este, es muy frecuentada por los madrileños, tanto para practicar los deportes de invierno como también en excursiones veraniegas. Su altura máxima corresponde al pico de Peñalara (2430 m). Los puertos de montaña son escasos y se hallan a alturas considerables. La línea férrea atraviesa la cordillera, a través de largos túneles, por Cerdilla (línea de Segovia) y Somosierra (línea directa de Madrid a Burgos). Los frescos, y a veces nevados, valles rocosos del Norte y del Sur constituyen zonas de cría de ganado y de veraneo. Al sur de la sierra se encuentra El Escorial, a unos 1000 m de altitud, muy frecuentado todo el año y dominado por la impresionante mole granítica del célebre monasterio del mismo nombre, construido entre los años 1563 y 1584 por orden de Felipe II; es de un sobrio y majestuoso estilo herreriano y constituye el monumento más representativo de la España de la Contrarreforma y del Siglo de Oro.

Avanzando hacia el Oeste, se encuentra la sierra de Gredos, más elevada (Plaza del Moro Almanzor, 2592 m) y selvática, y enteramente de granito. Siguiendo más hacia allá, aparecen las sierras de Béjar (Calvitero, 2395 m), de Peña de Francia (1723 m) y de Gata (1367 m). Son sierras frías, parcialmente nevadas, con un suelo casi totalmente improductivo y con valles de una impresionante grandiosidad — como por ejemplo Las Batuecas — en los flancos desolados de su vertiente meridional. Más al Norte, diversas fábricas de reciente creación dan vida a zonas que hasta hace poco tiempo eran de una total pobreza. La pequeña comarca de La Alberca, declarada en bloque monumento nacional por el aspecto completamente castellano de las casas y las costumbres de sus habitantes, es uno de los lugares más pintorescos de los muchos que ofrece España.

Extremadura

Cáceres y Badajoz

La parte septentrional de la región extremeña, correspondiente a la provincia de Cáceres, permite apreciar los inmensos



espacios llanos del zócalo granítico de la Meseta. El suelo cultivable es muy delgado y de gran pobreza; en consecuencia existen escasos cultivos y, sobre todo, faltan los pastos. Esta naturaleza tan ingrata ha obligado desde antiguo al extremeño a procurarse recursos complementarios mediante la práctica de pequeños oficios o la emigración temporal.

Al Sur, en Badajoz, las rocas del zócalo antiguo están alteradas bastante profundamente, formando la fertilísima Tierra de Barros, o bien están recubiertas por los aluviones del Guadiana y los restos de la cobertera de depósitos terciarios de la Meseta. Sólo en la Serena la roca antigua está al desnudo, constituyendo una dehesa de pastos. El clima, aunque sigue siendo continental, empieza a suavizarse anunciando, a un tiempo, a Andalucía y Portugal, cuyas influencias son también visibles en las casas, en las ciudades y en las blancas y deliciosas aldeas. Esta zona, rica en cereales, fue elegida por los romanos para erigir en ella la capital de su tercera pro-

vincia hispánica (Hispania Lusitana): Julia Augusta Emerita, hoy Mérida (29.028 hab.), la cual conserva el más impresionante conjunto romano de toda la península (un puente, un anfiteatro y un teatro que todavía se usa para representaciones clásicas). Los musulmanes, por su parte, prefirieron Badajoz (23.474 hab. en la cabecera del municipio), hoy una ciudad próspera gracias al comercio fronterizo. Grandes obras de regadío derivadas del Guadiana han comenzado a crear una extensa zona de nuevos cultivos; no obstante, el desigual reparto de la propiedad y la persistencia del latifundio obstaculizan la evolución económica.

Hacia el Este, Extremadura se separa de Castilla la Nueva por la interposición de sierras de escasa altura. Al Sur existen algunas minas en actividad, entre las que destacan los yacimientos de mercurio de Almadén, conocidos y explotados desde hace muchos siglos. El monasterio-museo de Guadalupe, al Norte, se yergue solitario entre el perfume de los escaramujos,

rodeado de sierras que se van sucediendo de forma ondulada hasta unirse con los Montes de Toledo.

Castilla la Nueva

Castilla la Nueva merece este nombre no solamente porque la Reconquista pobló de castellanos venidos del Norte las provincias arrebatadas progresivamente a los árabes, sino también porque sus paisajes tabulares son totalmente parecidos a los de Castilla la Vieja. Estos caracteres se perciben mucho más en el Sur, en la Mancha, meseta totalmente llana. Esta horizontalidad ofrece ventajas indiscutibles para las comunicaciones, que son fáciles y rápidas; sin embargo, es un obstáculo para el perfecto fluir de las aguas, que se estancan y a menudo son absorbidas por las fisuras de las rocas. En la época de Cervantes, en Castilla la Nueva sólo se practicaba, además de la cría de ovejas trashumantes, una agricultura de subsistencia: trigo, algún viñedo y olivos.

Toledo, capital de provincia y sede del cardenal primado de España, se halla en una amplia colina rodeada por un recodo del Tajo. Fue una próspera ciudad musulmana hasta el siglo XI (el trabajo de artesanía de las armas y de la seda se remonta a dicha época) y hoy día es ciudad rica en monumentos y recuerdos históricos, entre los que figuran la catedral, construida en el siglo XV, la casa de El Greco y el alcázar. Este último, que se ve a la derecha de la fotografía, fue reconstruido después de haber sido casi arrasado en el asedio que sufrió en los primeros meses de la guerra civil de 1936-1939. (S. Prato)

Madrid: la Plaza Mayor, proyectada en 1619 por iniciativa de Felipe III y rodeada por 68 edificios, todos ellos de cinco pisos y con 476 balcones. Antiguamente, en esta plaza se celebraban todas las manifestaciones públicas de la capital. La villa de Madrid, situada en el corazón de la Meseta castellana y a 640 m de altitud, tiene un clima típicamente continental, con inviernos muy fríos y veranos calurosísimos; es centro político, cultural, industrial y comercial de la nación. (FOAT)



A partir del siglo XVIII estos dos últimos cultivos se desarrollaron notablemente, transformando parte de la región (sobre todo el Sur), en la que hoy domina el comercio del vino y del aceite. El Norte y el Este siguen siendo más fieles a los cereales, aunque los molinos de viento, contra los que luchó Don Quijote, han desaparecido casi por completo. Esta zona se ha

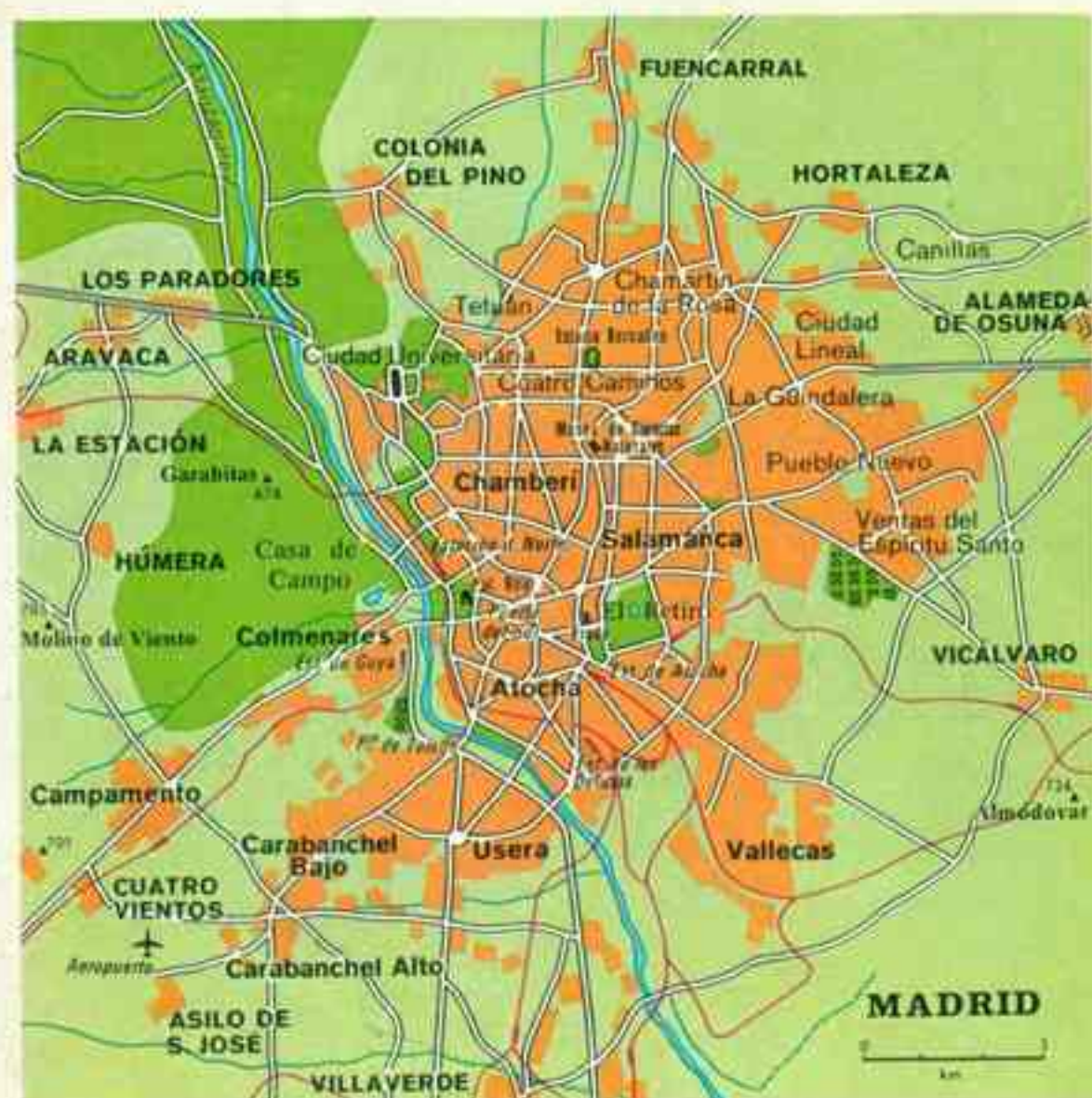
especializado también en el cultivo de azafrán.

Hacia el Norte, la plataforma manchega se detiene al llegar a la depresión del Tajo, donde la población conserva usos y vestidos arcaicos, como los vivos trajes de lana de las mujeres de Lagartera, los curiosos sombreros de los hombres de Talavera, etc.

Toledo (46.716 hab.) es una síntesis soberbia de la historia de España. Nacido como municipio romano (*Toletum*), fue ocupado en el año 418 por los visigodos, que hicieron de él la capital de su reino. En 711 cayó en poder de los árabes, siendo, durante tres siglos, una de sus ciudades más cultas y prósperas. Tras la reconquista por los castellanos, en 1085, pasó a ser, también durante siglos, un lugar de convivencia de cristianos, árabes y hebreos, cuyos fecundos contactos culturales permitieron la transmisión de la ciencia antigua oriental a la cristiandad de Occidente. Carlos V hizo de Toledo la capital de su inmenso imperio, pero poco después, la férrea voluntad de Felipe II — que no amaba esa capital mestiza — trasladó el centro político a Madrid, y Toledo se convirtió definitivamente en un glorioso museo, al que un gran artista cretense, El Greco, dio un último toque de esplendor manierístico. Hoy, los monumentos góticos del Norte se mezclan con la vida "morisca" del Sur, y Toledo representa una única y sugestiva síntesis de Oriente y Oc-

cidente, tanto desde el punto de vista físico como humano.

Hacia el Nordeste, nos encontramos con las zonas de Castilla la Nueva que han conservado mejor su aspecto tradicional. Tal es el caso de la Alcarria, cuyas pequeñas ciudades son ricas en historia y en monumentos típicos de una civilización "mestiza", es decir, hispano-mora, como por ejemplo Guadalajara (22.183 hab.). Los gigantescos embalses de Entrepeñas y Buendía constituyen el punto de partida de radicales transformaciones económicas. La Alcarria, célebre en otro tiempo por su miel, termina en la serranía de Cuenca, extensa altiplanicie calcárea (de 1400 a 1800 m de altitud), casi deshabitada, de la que se aprovechan los grandes bosques de pinos. La flotación sigue siendo el único medio de transporte de la madera en los ríos Júcar y Cabriel, que discurren por el fondo de gargantas desiertas. La capital, Cuenca (27.976 hab.), es una pequeña ciudad extraordinariamente pintoresca, encajonada sobre un espolón, limitado por dos gargantas, encima de las cuales aparecen las casas como suspendidas en el aire (casas colgadas). Remontando durante unos treinta kilómetros las escarpadas gargantas del río Júcar, se llega a la impresionante y grandiosa "ciudad encantada", una zona de calizas carstificadas por la acción del agua, en las que se desarrollan formas fantásticas que se asemejan a las de una ciudad en ruinas.



LA ZONA DE MADRID. El área de la capital española abarca una amplia superficie (1727 km²), pues en los últimos años ha crecido notablemente, absorbiendo e incorporando algunos pequeños pueblos de los alrededores, sobre todo hacia el Norte y el Este, y creándose muchos parques y jardines. Asimismo se han abierto muchas calles en la parte antigua y se han levantado barrios totalmente nuevos.

Madrid, capital de España

En el sector septentrional de Castilla la Nueva, asentada en las terrazas del Manzanares, se halla Madrid, la mayor ciudad española, que ostenta la capitalidad político-administrativa del país.

Las primeras noticias que se tienen del primitivo núcleo habitado se refieren a la fortaleza árabe, erigida hacia el año 850 por Muhammad y a la que se conocía con el nombre de Mayarit. Ese primitivo Madrid fue arrebatado a los moros por Alfonso VI, pero durante muchos años no pasó de ser una pequeña población con muy escasos habitantes.

Pero empezó a cambiar bruscamente a partir de 1561, año en que Felipe II decidió trasladar a ella la corte de España, a causa de la favorable situación de la villa en el centro de la Península, que permitía trazar una red radial que la uniera al

resto de las ciudades españolas. La consecuencia inmediata de convertir Madrid en capital del Imperio español fue su rápido desarrollo demográfico, que alcanzó los 37.500 habitantes en 1594 y se hallaba ya entre los 70 y 100.000 durante el reinado de Felipe IV.

En este período de fuerte crecimiento, la ciudad se extendió hacia el Este, construyéndose los arrabales fuera del núcleo musulmán y englobándolos en una nueva muralla en el transcurso del siglo XVI. Pero este recinto fue rápidamente desbordado y Felipe IV mandó construir otra muralla, que seguía ensanchando la ciudad hacia el Este. De esta época datan las realizaciones arquitectónicas del primer período de expansión madrileña, entre las que sobresalen la Plaza Mayor, el Ayuntamiento y la cárcel de Corte.

Con el siglo XVIII y el advenimiento de la dinastía de Borbón empieza para la

capital una nueva etapa de mayor esplendor y de concentración político-administrativa, debida a la tendencia centralista de los nuevos monarcas. En este siglo se inició la construcción de la red radial, la instalación de las manufacturas reales y una cierta dedicación a los problemas urbanísticos de la Villa. En dicho sentido es de destacar la construcción del puente de Toledo y del Palacio Real durante el reinado de Felipe V, y las obras de empedrado, iluminación y saneamiento llevadas a cabo en el de Carlos III. El crecimiento demográfico (130.000 hab. en 1723 y 170.000 en 1796) produjo el desarrollo de un importante comercio.

Pero la verdadera transformación de Madrid en una de las grandes metrópolis europeas se inició en la segunda mitad del siglo XIX. Dentro del campo cultural, el hecho más importante fue el traslado, en 1836, de la universidad de Alcalá de He-

La basílica de Nuestra Señora del Pilar en Zaragoza, levantada en el lugar donde según la tradición se apareció la Virgen. El templo actual (que es del siglo XVIII) es una construcción de proporciones grandiosas, con diez cúpulas y cuatro torres en los ángulos. La imagen que se venera se encuentra sobre un pilar de mármol (y de ahí el nombre) en una capilla especial. Zaragoza es la ciudad más importante del valle del Ebro y antaño fue la capital del antiguo reino de Aragón. (Archivo Rizzoli)



nares a Madrid y la instauración, el mismo año, del Banco de Isabel II. La desamortización de los bienes eclesiásticos supuso una fuerte acumulación de capitales y el afianzamiento de la alta burguesía. Se construyó el canal de Lozoya (1858), se aprobó el plan Castro para la urbanización del ensanche (1860) y, años más tarde (1883), se introdujo el alumbrado eléctrico. Sin embargo, el fuerte desarrollo industrial no se inició hasta después de la primera Guerra Mundial. Entonces las industrias se extendieron desde su primitivo núcleo de Chamberí hasta la periferia de la ciudad.

La industria madrileña actual se caracteriza por la fuerte concentración de capitales y por el tipo de grandes industrias, que se hallan principalmente en los barrios situados al Sur de la ciudad. Las principales son las del ramo de la construcción, electromecánicas, automovilísticas y químico-farmacéuticas.

En los últimos años, el gran desarrollo demográfico se ha nutrido principalmente de la inmigración de las provincias extremeñas y andaluzas, aunque también es importante el aumento del crecimiento vegetativo. En 1900 Madrid tenía, aproximadamente, medio millón de habitantes; en 1940 superó el millón, con una superficie municipal de 66 km². Durante los años 1947 a 1954, se le incorporaron doce municipios, con lo que el área pasó a ser de 607 km² y la población, en 1950, de 1.667.470 habitantes. En 1960 se superaron los dos millones y en 1968 los tres millones en el área metropolitana, formada ya por 22 municipios y con una extensión de 1727 km². Por sus actividades, el 63 % de la población madrileña se agrupa en el sector terciario, el 35 % en el secundario y únicamente el 2 % en el primario.

Aragón

Una ciudad dinámica: Zaragoza

La personalidad histórica de Aragón es indiscutible. Tuvo su propia Reconquista, independiente de la castellana, que le llevó hasta a orillas del Mediterráneo — después de la fusión con Cataluña, parte de la antigua "Marca hispánica" de Carlomagno — y, desde allí, a Valencia y a las Baleares, a las grandes islas italianas y, por último (1442), a la conquista del reino de Nápoles. Tuvo, además, evolución propia, sus costumbres, sus leyes y sus instituciones. El clima, rígido y duro en todas las estaciones, da a la población un tono de austeridad y seriedad quizá aún más acentuado que en Castilla.

Aragón está en contacto con la Meseta a través de las sierras de Teruel y de Albarracín, separadas por los largos co-

redores de Daroca y Caminreal, por donde pasan las carreteras y las líneas de ferrocarril. Es ésta una región fría, con escasos bosques, donde pastan las ovejas. Las ciudades son pequeñas (Teruel tiene poco más de 21.000 habitantes), pero de acusado carácter. La región limita con el rudo Maestrazgo y la nevada sierra de Javalambre (2020 m), que separa Aragón del Mediterráneo, si bien hay un paso hacia Sagunto y Valencia por el que cruza el ferrocarril Santander-Mediterráneo. Desde el punto de vista económico lo más importante de la parte central de Aragón son las minas de carbón de Utrillas. La densidad de población de la provincia de Teruel (15 habitantes por km²) es la más baja de España.

La parte central del valle del Ebro es el corazón de Aragón. Es una zona de menor altura y de clima más cálido en com-

paración con el resto del territorio y dispone, además, de mayor cantidad de agua, tanto del Ebro, alimentado por las lluvias cantábricas, como de sus afluentes, engrosados por las nieves pirenaicas. Los valles de los ríos son, por lo tanto, largas zonas irrigadas, terrenos fértiles y ricos en limo y alimentados por canales de riego, como el Canal Imperial o el de Tauste. Se practican cultivos industriales: remolacha azucarera, algodón, frutales, olivos, productos para la exportación y, sobre todo, para las necesidades de Zaragoza.

Zaragoza, la antigua *Cesaraugusta* de los romanos y capital del antiguo reino de Aragón, es una ciudad dinámica, que cuenta con 357.693 habitantes. Conserva, junto a su urbanización moderna y en pleno desarrollo, importantes monumentos antiguos, como la catedral (Seo), de estilo gótico y con singulares elementos decora-



Una vista del desfiladero y valle de Roncesvalles. En este paso, que se abre en los Pirineos occidentales a 1057 m de altura, tuvo lugar, en 778, la legendaria batalla en la que fue destrozada la retaguardia del ejército de Carlomagno por vascos y navarros y en la cual murió el paladín Orlando. En el siglo XII, en ese mismo punto se levantó un convento para dar posada a los peregrinos que se dirigían a Santiago de Compostela. Los Pirineos tienen pocos pasos practicables y por eso determinaron durante mucho tiempo el aislamiento de la Península Ibérica del resto de Europa. (Edistudio - Titus)

LA ESPAÑA DEL NORTE. La zona que se extiende frente al Atlántico y al golfo de Vizcaya, desde Galicia al País Vasco y Navarra (el llamado "Norte") se caracteriza por su clima húmedo, que da lugar a una abundante vegetación. Los montes son altos y abruptos y forman una especie de baluarte que aísla esa región del resto del país. En consecuencia, en esta parte de España se han mantenido grupos étnicos más puros, cuyo idioma presenta muchas incógnitas, y con muchas costumbres y usos seculares, como, por ejemplo, las danzas y coros en grupo.



tivos mudéjares (es decir, obra de artesanos moriscos); la Aljafería, antiguo palacio real, primero de los soberanos moros y luego de los monarcas aragoneses, y el gran santuario nacional de Nuestra Señora del Pilar. Capital de una activa región, metrópoli religiosa y universitaria, nudo ferroviario y de carreteras de primer orden, centro de una zona cada vez más industrializada, Zaragoza ha sido comparada (excepto, naturalmente, en lo que respecta a los antiguos barrios de carácter moruno) con la ciudad francesa de Toulouse, también capital de un antiguo reino.

En Aragón, los Pirineos españoles se presentan en sus líneas más simples y clásicas: ofrecen cuatro zonas casi paralelas. La primera es la zona de las sierras aragonesas (sierra de Guara, 2071 m); sigue luego una zona de depresión, el "sinclinal de Aragón", que constituye una inmejorable vía de comunicación, recorrida por una carretera y ferrocarril; a conti-

nuación se encuentra la cobertura meridional de la zona axial, formada por espesos estratos de terrenos calcáreos secundarios y eocénicos surcados por profundos valles transversales (Nogueras, Cinca, Gállego); la cuarta es la zona axial, formada por granitos y sedimentos de la era primaria, en los que la erosión ha labrado formas suaves, excepto en los sectores en que la topografía actual se debe al modelado glaciario, en los cuales las formas son muy abruptas, predominando las agudas crestas que separan valles y circos de paredes verticales. Corresponden a estas formas los macizos más elevados de la cordillera (Maladeta, 3404 m; Posets, 3375 m). Esta última zona es rica en madera, en minas y en energía eléctrica, pero, sobre todo, es un punto de atracción turística; está atravesada por dos líneas férreas (1928) y cuatro carreteras; otras vías de comunicación entre España y Francia están proyectadas desde hace mucho tiempo.

Mar, montes y vientos occidentales, en constante colaboración, explican la abundancia de lluvias, ya se trate de aguaceros en ráfagas (*chaparrones*), de sonoras tempestades (*galernas*) o, en periodos de calma, de la suave llovizna que los vascos llaman *sirimiri* y los gallegos *orbayo*. La media anual de los días lluviosos, que supera el centenar a lo largo del arco de los Pirineos, alcanza y supera los 150 desde Bilbao a la costa atlántica de Galicia. De ahí, pues, el verde predominante de esas regiones nórdicas, los prados de hierba jugosa y espesa, el heno perfumado, el vigoroso maíz (introducido a principios del siglo XVII procedente de América), los manzanos de sidra y los bosques de robles y encinas, a veces muy extensos.

La montaña, alta y abrupta, se convierte en un baluarte que aísla las regiones del Norte, ya alejadas de por sí del centro de España. Por eso, durante mucho tiempo se han mantenido aislados grupos étnicos, como los vascos, cuyos orígenes y problemas lingüísticos presentan, aún hoy, muchas incógnitas a los investigadores (prescindiendo, claro está, de las fantásticas hipótesis que los consideran descendientes de los atlantes, habitantes de un continente sumergido), y, más hacia el Oeste, los celtas, que todavía se encuentran en estado puro en algunos puntos de Galicia.

Ninguna otra región de España ha conservado tantos arcaísmos en su lenguaje y en sus costumbres como esa zona del Norte. En primer lugar figura el gusto por la colectividad. En efecto, mientras en la España meridional el *cantaor* y el *bailaor* actúan por lo general solos, acompañados por la guitarra, en el Norte — desde Galicia al País Vasco — las danzas son siempre en grupo, y los coristas gallegos se reúnen en gran número para cantar una *alborada* o una *muñeira*. Grupos de pasto-

LA ESPAÑA DEL NORTE

Si se observa un mapa de lluvias y vegetación de la Península Ibérica, el contraste entre la España "seca" y la "húmeda" no puede ser más evidente. Casi sin interrupción, al aire límpido y seco de la Meseta le suceden lluvias y nieblas, que caracterizan — desde Galicia a Vascongadas y Navarra — una faja, discretamente amplia, de la llamada "España verde", que se asoma al Atlántico y al golfo de Vizcaya: es el Norte.

Los paisajes del Norte reúnen tres elementos: las montañas, el mar y los vientos occidentales. La montaña forma una cordillera casi continua que, por lo general, supera los 1000 metros y en muchos pun-

tos excede de los 2000; con frecuencia nevada, se eleva como una muralla a lo largo de la costa, a la que cierra desde muy cerca, dejando solamente una estrecha y fragmentaria zona litoral. Esta montaña domina un agitado y soberbio mar verde azulado, muchas veces de oleaje salvaje y furioso, en el que se han forjado esos extraordinarios hombres de mar que son los vascos y los cántabros. Pero también otras veces ese mar es sereno y de él ascienden constantemente nubes cargadas de humedad, que van a condensarse en las laderas de las montañas para después ser arrastradas por la móvil depresión ciclónica de los vientos occidentales.



San Sebastián se asoma al mar en la espléndida bahía de la Concha, cerrada parcialmente por la isla de Santa Clara. Capital de la provincia vasca de Guipúzcoa, la ciudad se extiende entre el monte Iguel-do al Oeste y el Urgull al Este. Fue residencia estival de la Reina María Cristina y en la actualidad sigue siendo uno de los lugares de veraneo más elegantes y concurridos de España. (Paisajes Españoles)

res, los *vaqueros de alzada*, pasan el verano en las altas montañas, viviendo en cabañas y empleando utensilios cuya forma no ha cambiado desde hace milenios. Asimismo, las ancestrales costumbres de los vascos se basan sobre todo en la cohesión y autoridad de la familia. Otros arcaísmos y peculiaridades no obedecen tan sólo al aislamiento, sino que dependen del ambiente y del clima. Así, la necesidad de proteger las cosechas, para evitar que la humedad y la lluvia las perjudiquen, ha inspirado, por ejemplo, la creación de curiosos graneros, levantados sobre estacas y de los que existen diversos tipos, conocidos con el nombre de *hórreos*, y que tal vez sean más antiguos que la propia colonización romana en España.

En el Norte todo parece evocar, más que la típica y soleada España, las penínsulas atlánticas de la Europa occidental. Pero — no hay que olvidarlo — la latitud es baja y además no queda muy lejos la influencia mediterránea que, gracias a la depresión del Ebro, se introduce hacia el interior y llega muy hacia el Oeste, beneficiando los Pirineos aragoneses y ganando para la región del olivo la Navarra meri-

dional. Por otra parte, el clima constante del invierno, sin hielos, permite incluso que prosperen los naranjos, que forman como un "cinturón de oro", así como los eucaliptos, que constituyen parte importante del paisaje.

La España central y la del Norte fueron, durante todo el siglo XVI, el centro de gravedad demográfico, económico y político de la Península. En el citado siglo, las regiones centro-nórdicas conocieron una notable expansión económica, que se inició a raíz del comercio con América y que cobró nuevo impulso en el XIX, con la aparición de la industria pesada. Hoy esta evolución se ha acelerado: la zona de Bilbao es el reducto industrial más importante de la península, y también Asturias es una región con grandes posibilidades en ese aspecto.

Navarra

Una fuerte individualidad

Si se tiene en cuenta únicamente la geografía física, Navarra sólo en parte aparece como *norteña*. En efecto, está formada

por regiones claramente distintas. En la parte central, la gran hoya o cuenca de Pamplona, que se extiende de Este a Oeste, separa — desde el punto de vista físico — la Navarra del Norte de la del Sur, que, sin embargo, se hallan muy unidas en el aspecto humano. Pamplona (111.780 hab.), capital del antiguo reino de Navarra, anexionado a España por Fernando el Católico, transformó sus antiguas fortificaciones en bellos jardines, y sus nuevos barrios y zonas industriales son un buen ejemplo de urbanización.

Al Norte se halla la Navarra pirenaica, húmeda, fría y recubierta de bosques, y vasca por su lengua, costumbres, situación y explotación del suelo. Muchos de sus habitantes, leñadores y pastores, viven dispersos, en caseríos aislados. Hacia el Este, esta Navarra pirenaica comprende varios valles paralelos, orientados de Norte a Sur. Por el contrario, hacia el Oeste, a partir de Roncesvalles (el paso que se hizo célebre en la poesía épica europea por la derrota que allí infligieron a las tropas de Carlomagno, en 778, los vasconavarros) y de su histórica carretera, se encuentran diversos macizos hercinianos.

alargados de Este a Oeste, recubiertos de bosques y casi deshabitados.

La Navarra del Sur es luminosa y alegre, casi mediterránea, y se inicia con el surco central navarro. Siguiendo hacia el Sur se extienden ricas y soleadas llanuras de trigo, viñas y olivos, cruzados por valles ricos en agua. Esas amplias llanuras de regadío producen remolacha, frutas y productos hortícolas de primera calidad.

Pese a estos contrastes del suelo y del cielo y también del tipo de vida, Navarra posee — como Suiza — una personalidad demasiado acusada para que pueda pensarse en dividirla en dos.

Reino independiente durante largos años, siempre fiel a sus fueros y privilegios y muy conservadora, Navarra vive bajo el signo de la historia, de la que obtiene, junto con sus recursos económicos y su homogénea población (poco más de 400.000 habitantes), una sólida y verdadera unidad. El paso de Roncesvalles es su eje histórico: el famoso Camino de Santiago pasaba por allí y, apoyándose en sus monasterios, iglesias y hospederías, conducía a los peregrinos hasta el Ebro, a través de Logroño, uniendo a Navarra con el mundo transpirenaico y con el atlántico e integrándola a todo el Norte de la Península.

La Rioja y el Ebro superior

Desde Logroño, dirigiéndose hacia el Oeste, se atraviesa una región que presenta una destacada individualidad, aun tratándose de una zona intermedia entre la España central y la del Norte.

En primer lugar se encuentra la Rioja, a un tiempo castellana y nortea, que goza de influencias climáticas occidentales. Es un territorio agrícola muy rico y variado, con dos aspectos esenciales: al Este, la Rioja baja, regada por el canal de Lodosa, procedente del Ebro, y por corrientes de agua que descienden de los valles de la Tierra de Cameros; es una región poblada desde antiguo y con gran variedad de cultivos, predominando los frutos más exquisitos. Al Oeste, entre Logroño (65.819 hab.), Nájera y Haro, se extiende la Rioja alta, donde el Ebro se hunde profundamente entre terrazas guijarrosas; es zona esencialmente vitícola (31.100 hectáreas) que, gracias a una excelente organización comercial, proporciona buena parte de los vinos de mesa españoles, ampliamente exportados al extranjero. En conjunto, se trata de una riqueza sólida y estable.

Pero a medida que se asciende por el curso del río, va desapareciendo el aspecto de riqueza económica. La garganta del Ebro, en Conchas de Haro, señala el comienzo de un mundo más bien pobre y

cerrado. Con un curso muy sinuoso, el río pasa de una cuenca a otra; por lo tanto, se trata de un mundo de pequeñas células aisladas entre sí y encerradas en sí mismas: son los altos y nevados Llanos de la Virga, años atrás dedicados al pasto y actualmente sumergidos por el embalse del Ebro superior, y los dos grandes valles de Villarcayo y Miranda de Ebro, el primero atravesado por el ferrocarril Santander-Mediterráneo y el segundo cortado, de Oeste a Este, por el Ebro. Nudo de importantes líneas ferroviarias (Irún-Madrid, Bilbao-Zaragoza), Miranda es también un importante centro de industrias de la alimentación (molinos, azucareras) y químicas (celulosa).

Las provincias vascas

Al Norte del alto Ebro se encuentran las tres provincias vascas (Vascongadas), quizá la región más característica del Nor-

te español. Algunas de sus peculiaridades más típicas son muy conocidas: la popular *boina*, el juego de la *pelota*, las ágiles danzas y la estructura de los *caseríos*, con todos los elementos recogidos bajo el mismo techo y parte de los bajos abierta para colocar los carros y el instrumental de labranza.

Es innegable que, por sus caracteres étnicos, costumbres y sobre todo por el idioma, el pueblo vasco es único en Europa y, probablemente, en el mundo. El primer problema, aún no resuelto, es el propio hecho de la conservación de rasgos tan arcaicos, pues el País Vasco es camino de paso, con vías relativamente poco elevadas (600 a 700 m).

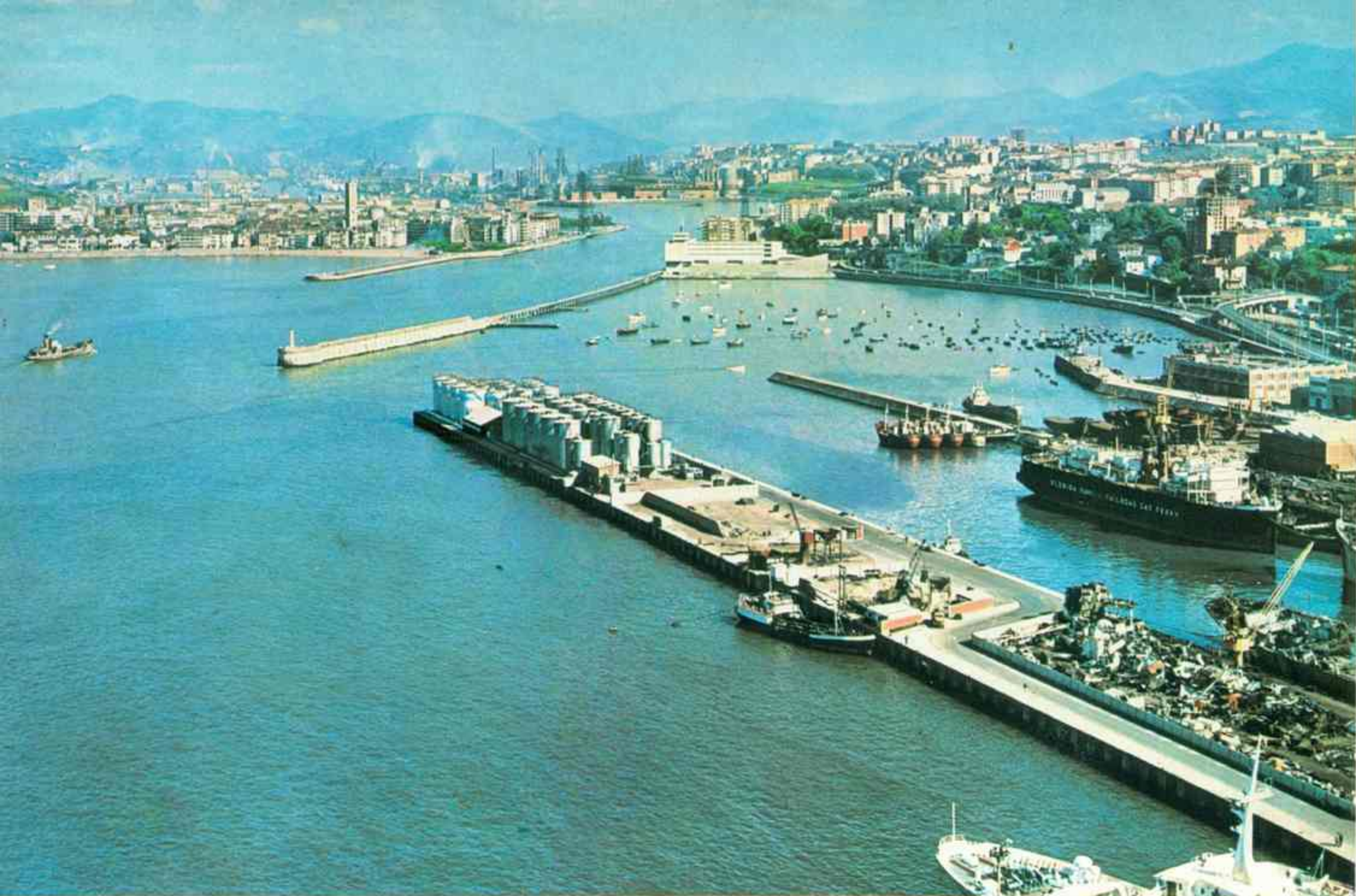
Álava, Guipúzcoa y Vizcaya

Estas tres provincias se hallan divididas en dos zonas, una alta y otra baja.

La zona alta es Álava (148.899 hab.) amplio valle orientado de Oeste a Este y



Santander: la playa del Sardinero, lugar de veraneo situado en la periferia de la ciudad. En verano se desarrollan en Santander cursos de literatura española para extranjeros, así como también numerosas manifestaciones culturales, deportivas, etc. Situada en la bahía homónima, en el Cantábrico, la ciudad fue antaño uno de los principales puertos para el comercio con América; por ello decayó notablemente al perder España sus colonias de ultramar. No obstante, muy pronto recuperó su prosperidad con el desarrollo de las industrias siderúrgicas y químicas y asimismo por ser la principal salida septentrional de Madrid hacia el mar. (Mairani)



Vista del puerto de Bilbao, capital de Vizcaya, situada a 12 km del mar y a orillas del río Nervión, cuya canalización favoreció el desarrollo del puerto. Fundada a principios del siglo XIV, muy pronto alcanzó Bilbao notable importancia por su comercio de lanas con Inglaterra y los Países Bajos y como centro de construcción naval en la época de las grandes empresas coloniales. Actualmente es uno de los principales centros industriales del país, sobre todo en cuanto a la industria siderúrgica, que aprovecha los vecinos yacimientos de hierro. Con sus populosos suburbios, la ciudad tiene más de 500.000 habitantes. (FOAT)

camino de paso de primer orden, recorrido por las principales carreteras y ferrocarriles de la Península. Se trata de un amplio territorio que presenta una gran variedad de cultivos. Su capital, Vitoria, importante nudo de comunicaciones, se ha industrializado recientemente, especializándose, gracias a las minas de hierro de Araya, en la fabricación de arados y máquinas agrícolas. Sus múltiples actividades explican su rápido crecimiento (72.457 habitantes en 1960, 85.819, en 1965).

A través de las numerosas curvas de las carreteras o de las largas rampas electrificadas del ferrocarril, se desciende a la zona baja, correspondiente a las provincias de Guipúzcoa y Vizcaya. Más abierta al océano, Guipúzcoa (cuya capital es San Sebastián) es más húmeda y verde que Vizcaya (capital Bilbao), cuya vegetación es relativamente meridional. La agricultura de esa zona baja fue mediocre durante mucho tiempo, pero la introducción del maíz (a fines del siglo XVI y principios del XVII) produjo una verdadera revolución, pues por su elevada productividad y por permitir la cría de animales enriqueció la agricultura vasca.

Por otra parte, el mar siempre ha proporcionado a los vascos inagotables recursos. El puerto de Pasajes es importantísi-

mo en cuanto a la cantidad de pesca desembarcada (más de 106.000 toneladas en 1968) y asimismo en lo referente al valor comercial del mismo (casi dos mil millones y medio de pesetas). En Bilbao tienen su sede social importantes compañías marítimas, que encuentran, entre los vascos, gran parte de las tripulaciones de sus buques. El puerto de Bilbao, en el estuario de la ría del Nervión, que se prolonga en una extensión de más de 12 km, sigue en importancia al de Barcelona, y de sus astilleros sale más del 30 % de la construcción naval española.

Otra actividad importante en esa región es el turismo estival; en efecto, San Sebastián es uno de los más lujosos centros veraniegos de la Península.

Pero los principales recursos de la "zona baja" corresponden a la industria. En primer lugar, la madera de los extensos bosques y la fuerza motriz de los numerosos cursos de agua determinaron la creación de la industria del mueble, actualmente desplazada a segundo plano por la del papel. Sin embargo, los mayores ingresos se deben a las minas y a la metalurgia. El mineral de hierro, obtenido en los ricos yacimientos situados al Oeste de Bilbao, antaño se exportaba a Inglaterra; más tarde, a mediados del siglo XIX,

surgieron los altos hornos, en las orillas del Nervión, utilizando, además del hierro local, el carbón traído como carga de retorno por los navíos ingleses. Bilbao se convirtió así en la ciudad del hierro. Situada en un valle sinuoso, un poco británica en su aspecto general y en las costumbres, la ciudad cuenta en la actualidad con unos 400.000 habitantes, pero supera ampliamente el medio millón con las pequeñas ciudades obreras que la rodean. Después de la de Barcelona, Vizcaya es la provincia de mayor densidad de población (438 habitantes por km²) y es la que posee la renta más elevada del país (68.000 ptas. per cápita, contra 38.717, en 1962).

A su vez, Guipúzcoa se ha orientado hacia la metalurgia, no sólo debido a las minas que posee, sino también por su abundancia en energía eléctrica. De la industria electrometalúrgica ha pasado a la electroquímica; por doquier funcionan fábricas de materiales plásticos, de productos sintéticos, de cerámica, etc.

San Sebastián, bella y elegante ciudad, situada en una amplia y armoniosa bahía y dominada por los montes Igueldo, Urgull y Ulía, ve multiplicarse sus habitantes (145.606) durante los meses veraniegos; por su renta per cápita (66.520 ptas.) ocupa el tercer lugar en España.

La « montaña » de Santander

Al Oeste de Vizcaya, manteniendo aún las características nortenas, la región de Santander ofrece algunos aspectos peculiares: es la llamada *Montaña*.

La Montaña es castellana por su clima, que acusa una neta disminución de la lluvia respecto a las máximas vascas, asturianas y gallegas, señalando una "cola" septentrional de la influencia de la Meseta. El paisaje es luminoso y grato; las laderas y los valles, dominio de un variado cultivo, están salpicados de bosquecillos de eucaliptos. Un paisaje que revela la presencia del hombre desde hace mucho tiempo; en efecto, la Montaña es una de las regiones de España habitadas desde fechas más remotas. Como en Asturias, las grutas prehistóricas son muy numerosas; siendo importantísimas las de Altamira, situadas cerca de la bellísima villa de Santillana del Mar y universalmente famosas por su pinturas rupestres.

Gracias a la cría de ganado, en la Montaña se ha conseguido un equilibrio económico que compensa la disminución que ha sufrido la actividad marinera. Las rías, en efecto, se van colmando de arena y los pequeños puertos de esa "Castilla del Mar" deben soportar la dura competencia de los activos puertos vascos. Hoy día, la pesca tiene menos importancia que los recursos del turismo veraniego en sus concurridas y famosas playas. El fondo del puerto de Laredo se encuentra casi colmatado y en Hinojedo ha sido necesaria la canalización de la ría de Besaya pa-



La pintoresca ensenada de Ondárroa, en Vizcaya, puerto pesquero y frecuentado centro turístico. La pesca es uno de los más importantes recursos de España, que cuenta con una flota pesquera muy numerosa. La sardina y el atún son los principales productos, a base de los cuales se ha creado una floreciente industria conservera. (G. Vogel)



Un detalle de las pinturas de la cueva de Altamira, en la provincia de Santander. En esta caverna, explorada en 1879, se descubrieron pinturas rupestres, que en su mayoría representan animales y escenas de caza, consideradas entre la más bellas del periodo magdaleniense. (S.E.F.)

ra permitir la carga de los productos industriales de Torrelavega. Alrededor de esta ciudad (31.000 hab.) hay numerosas fábricas en las que se trabaja el plomo y el cinc de Reocin, así como también las piritas. Esto ha dado origen a la industria química y a las de celulosa y fibras artificiales. La exportación se produce, en cantidades siempre crecientes, a través del puerto de Santander; dicho puerto, por el movimiento de mercancías, ocupa el quinto lugar entre los puertos españoles del Cantábrico. Santander es una ciudad hermosa y de ambiente grato y acogedor, que pasa de los 120.000 habitantes (la provincia tiene 443.113 habitantes; 87 por km²).

Asturias

Importancia de la siderurgia

Región de antiguas tradiciones (en sus montes se inició la Reconquista), Asturias es hoy día una de las más activas e industrializadas provincias españolas.

Lo más característico de la región es la cordillera Cantábrica, que se extiende de Este a Oeste a lo largo de 300 km y crea, entre la Meseta y la región costera, una formidable barrera, semejante — aunque de dimensiones más reducidas — a la de los Pirineos entre España y Francia. Es una barrera montañosa que parece querer

La ría de Vigo vista desde el castillo que se levanta en la colina del Castro. Situada en una de las más profundas rías de la costa gallega, Vigo es un importante puerto militar, comercial y pesquero. Esta última actividad, practicada desde tiempos muy antiguos, ha adquirido actualmente proporciones industriales, existiendo grandes factorías para la conservación del pescado, junto a las cuales se han desarrollado numerosas industrias metalmeccánicas. La ciudad también ha crecido mucho, levantándose modernos barrios residenciales junto al antiguo núcleo. (Mairani)

separar a los asturianos del resto de España y empujarlos hacia el mar.

Pero ese mar, a su vez, por los caracteres de la costa, cierra a Asturias con otra barrera; pues el litoral es abrupto por doquier, con acantilados muy elevados, verticales e inaccesibles. Existen por ello pocos pueblecitos costeros, y si las desembocaduras de los ríos no formarían rías no existirían puertos. En efecto, algunas de esas rías han sido adaptadas como puertos de exportación, como la de Avilés, que se ha convertido en el punto de salida de una gran industria siderúrgica, superando en volumen de tráfico al de El Musel, de Gijón, que hasta fechas muy recientes era el tradicional y casi único puerto de embarque de los minerales asturianos.

El clima es siempre templado y sin heladas; así prosperan, en campo abierto, los naranjos y los productos de huerta. El maíz encuentra allí un terreno muy adecuado. La cría de ganado se ha convertido en una actividad muy rentable gracias a la existencia de muchas cooperativas lecheras.

La población de la única provincia asturiana, Oviedo, que en 1900 era de 627.000 habitantes (60 hab. por km²), actualmente supera el millón (con una den-

sidad media de 97 habitantes por km² y más de 300 por km² en la zona minera). La población rural es muy numerosa, aunque la presión demográfica no sea tan fuerte como en Galicia, siendo bastante considerable la emigración. Las minas de carbón, al Sur de Oviedo, alimentan una gran industria siderúrgica, que tiene su núcleo más importante en Avilés; bajo este punto de vista, Asturias es la primera provincia de España en orden de importancia, en tanto que por renta total ocupa el quinto lugar.

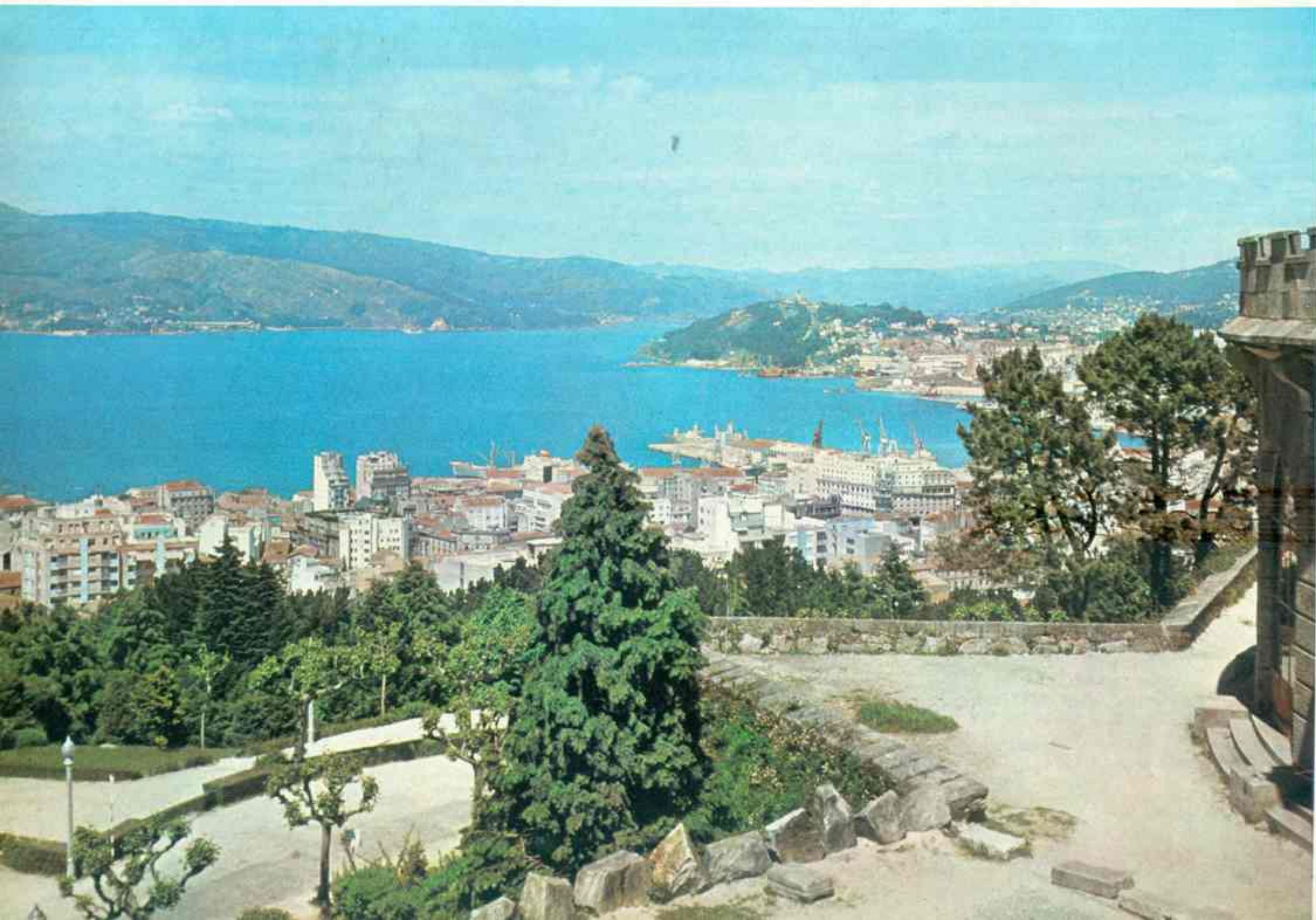
La evolución de la ciudad de Oviedo es el símbolo del actual florecimiento de la región. Capital del primer estado cristiano medieval, no conserva casi ninguna reliquia de este glorioso pasado, salvo la Cámara Santa de la catedral, del siglo XIII, y, muy próxima a la ciudad, la antigua iglesia-palacio de Santa María del Naranco. En la actualidad cuenta con 137.447 habitantes, y sus numerosas y nuevas construcciones le dan un aspecto totalmente moderno. Un buen aeropuerto, apto para el tráfico internacional, le compensa de las desventajas que se desprenden de su posición, bastante excéntrica y aislada de las principales vías de comunicación del país.

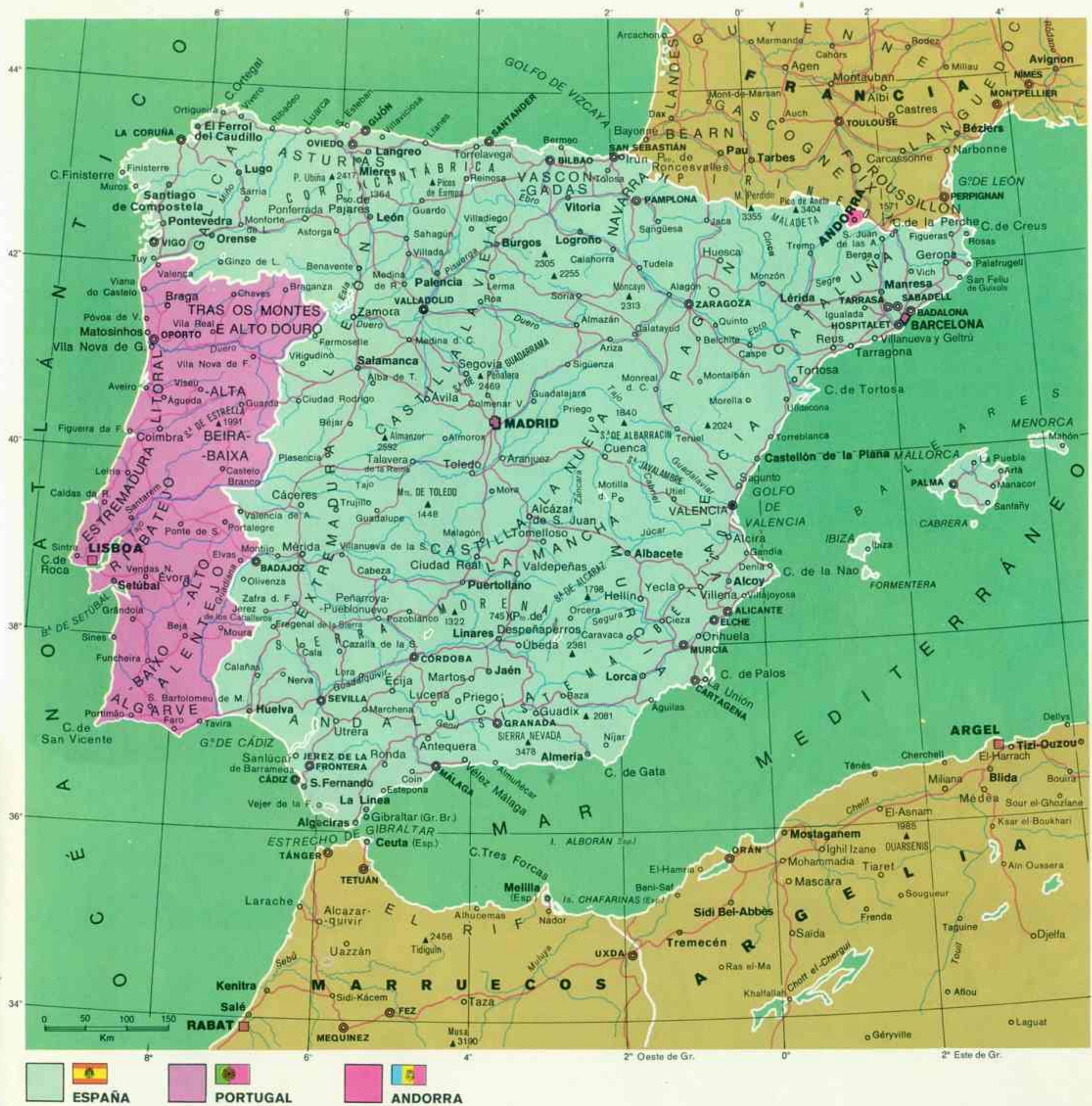
Galicia

Una región aislada

Situada en el extremo occidental de la Península, Galicia permaneció aislada durante siglos y en manifiestas condiciones de inferioridad respecto a otras regiones más afortunadas. Sin embargo, su posición le ha permitido conservar caracteres profundamente originales y un poco arcaicos: su armoniosa lengua romance — que en los siglos XIII y XIV fue la lengua de la poesía peninsular, usada incluso por el rey de Castilla Alfonso X el Sabio y por los trovadores y juglares de todas las regiones —, su folklore, sus cantos y bailes populares, el típico y rústico carro *chillón* (de ruedas llenas, sin radios) y el espíritu melancólico y fantasioso, puramente céltico, de sus habitantes, que los grandes escritores locales — desde Rosalía de Castro a Ramón del Valle-Inclán — han sabido interpretar maravillosamente.

Habitada desde el siglo VI a. de JC, por los celtas (galos, de los que tomó el nombre), en la antigüedad era conocida ya por los mercaderes fenicios y griegos, que iban a las islas Casitérides o del Estañ; más tarde fue romanizada, y en el si-





El Peñón de Gibraltar visto desde la bahía de Algeciras.
(Lauros-Pavlovsky)





La catedral de Santiago de Compostela (Galicia), uno de los más importantes centros religiosos de la cristiandad y meta de peregrinaciones desde hace siglos. Su construcción se inició a fines del siglo XI, en el mismo lugar donde se descubrió el sepulcro del apóstol Santiago, y fue terminada a principios del XIII. De estilo románico en su origen,



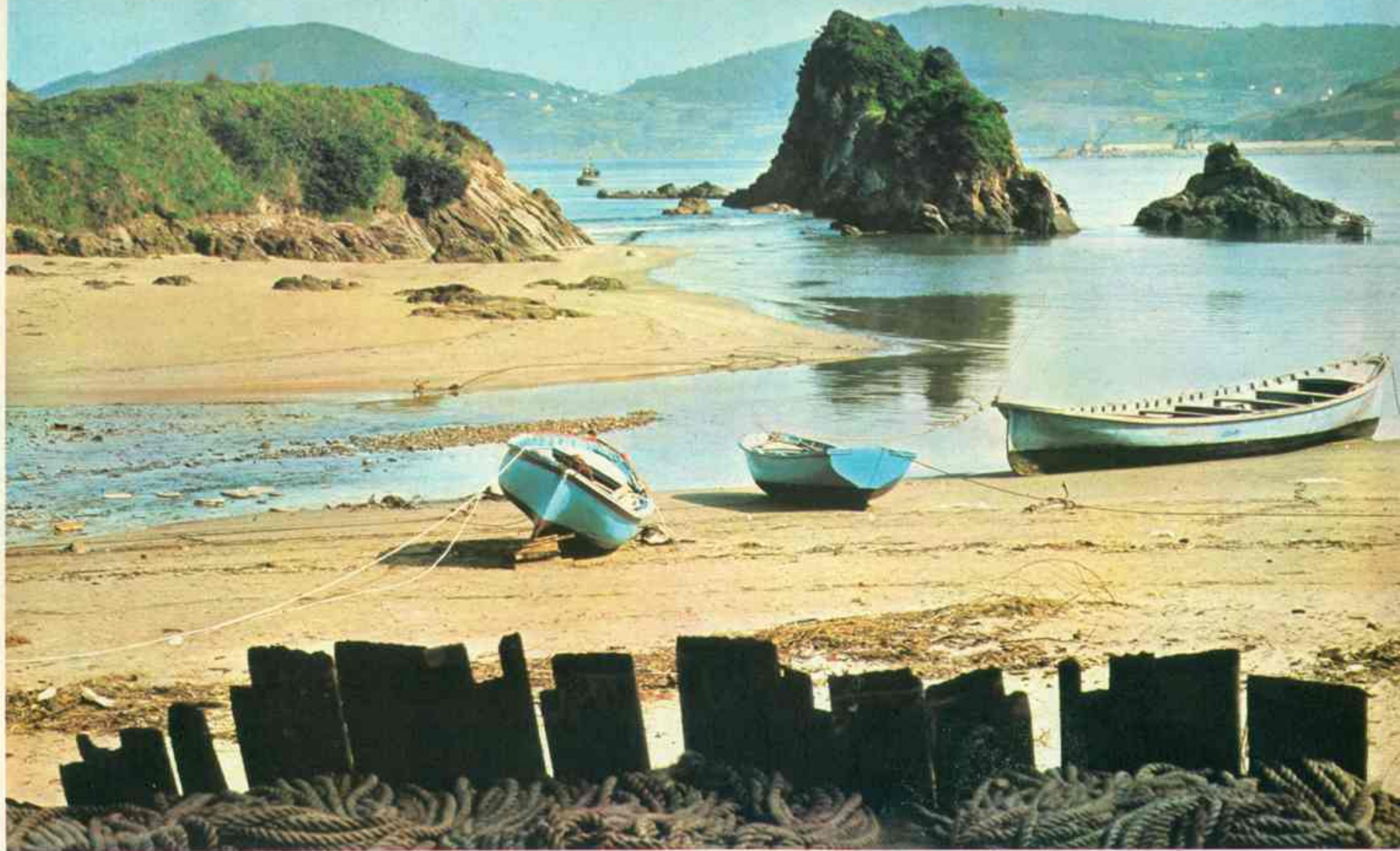
en los siglos XVI y XVII fue muy ampliada, añadiéndosele elementos que alteraron profundamente su primitiva estructura. La fachada principal, llamada del Obradoiro, se empezó en 1738 y con sus cuatro cuerpos adornados con columnas, estatuas y relieves constituye una magnífica expresión del barroco español.

(Lauros-Pavlovsky)

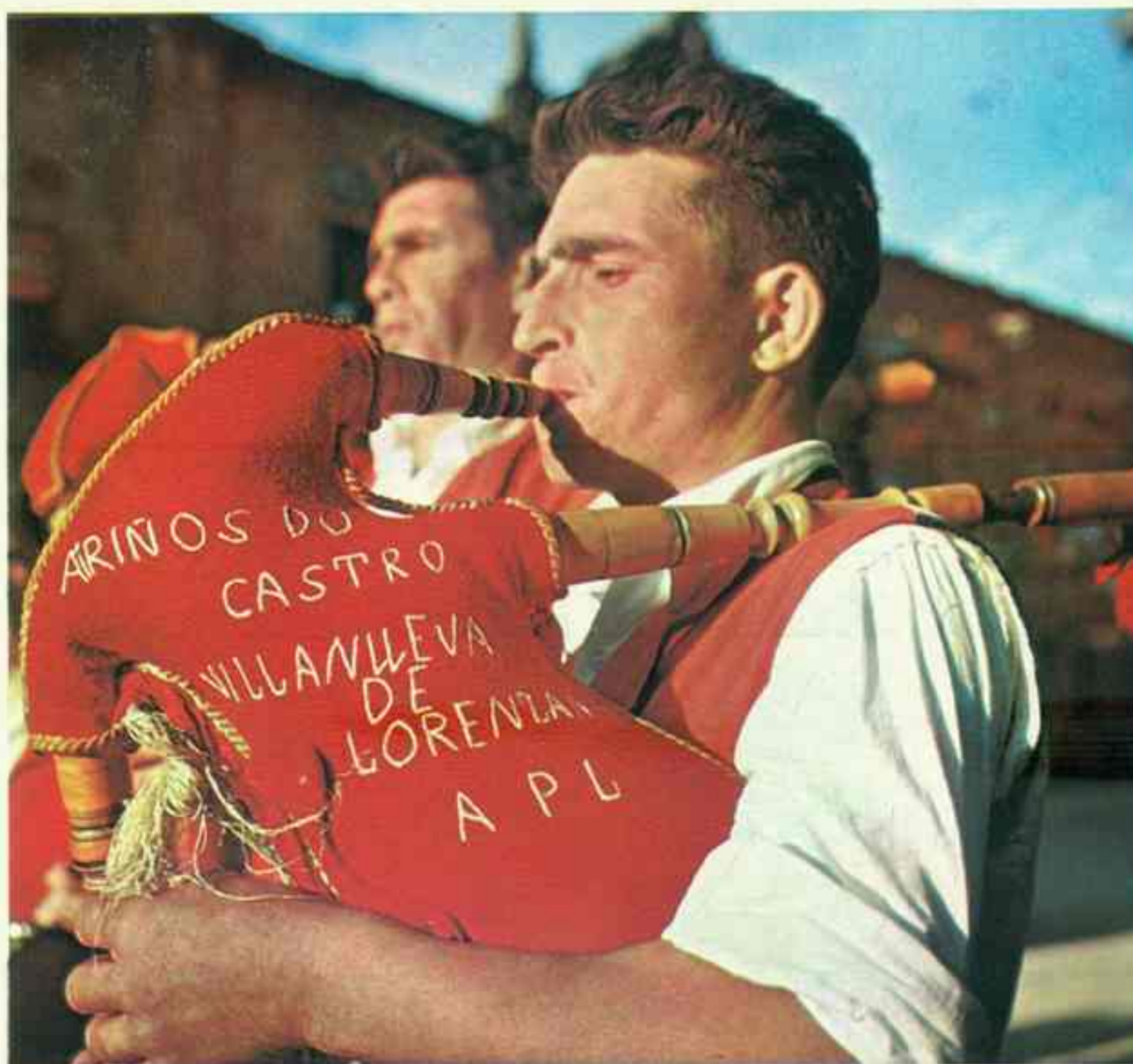


Vista aérea de la plaza de toros de Barcelona. La corrida de toros tiene un origen antiquísimo; según viejos documentos se remonta al siglo XIII, pero no fue reglamentada hasta el XVIII. Abajo: dos momentos de la suerte de matar, fase decisiva de la corrida, cuando el torero, armado con el estoque, se dispone a matar el toro; es "el momento de la verdad", en el que el matador pone a prueba todo su valor y toda su habilidad para herir al animal precisamente en el punto vital, situado entre la tercera y cuarta vértebras.

(Archivo Rizzoli-Cinatto)



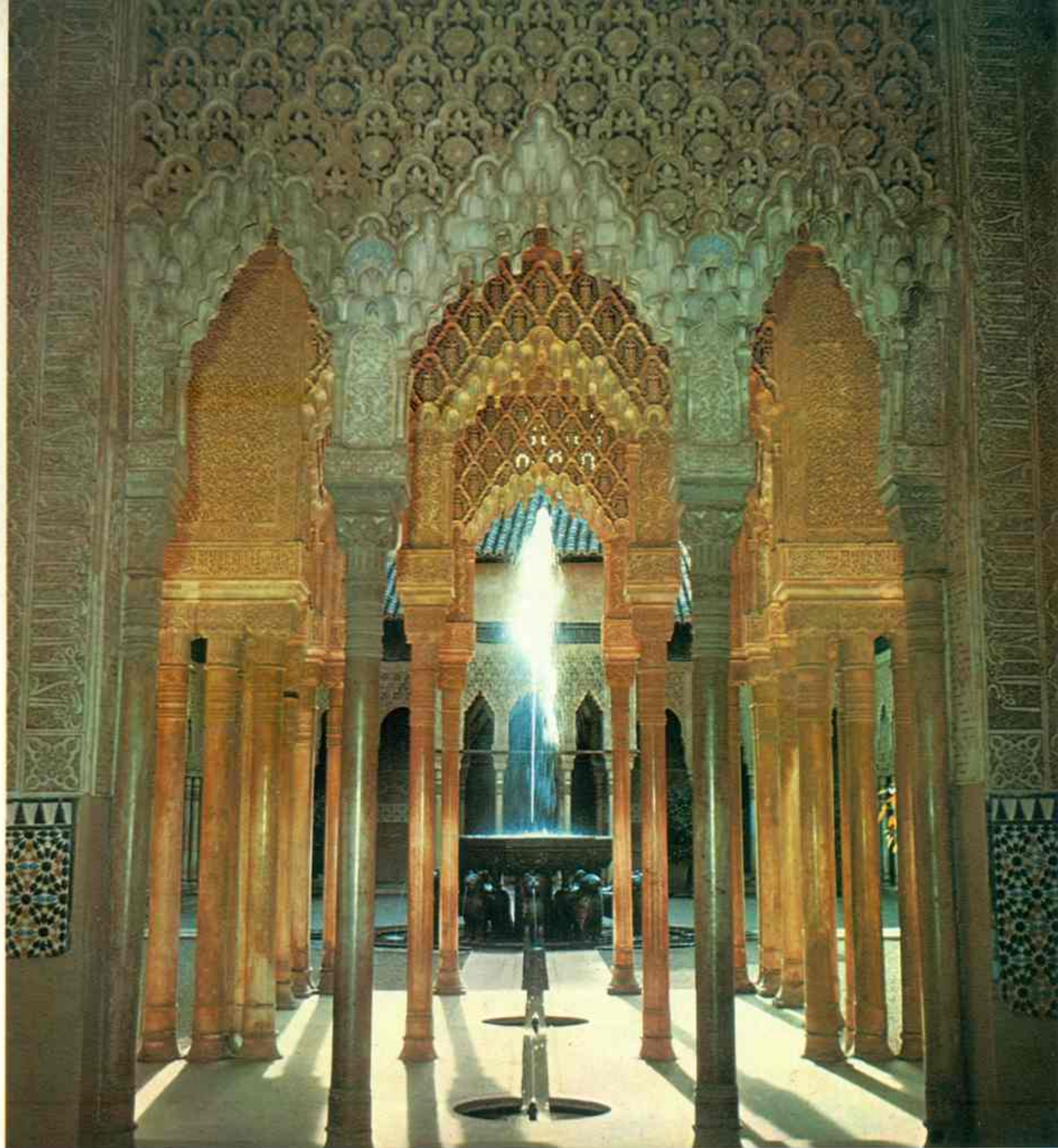
glo X de nuestra era, según la tradición, en un campo indicado por una estrella — de donde se deriva el nombre de Compostela — se descubrió el sepulcro del apóstol Santiago, lo que atrajo muy pronto gran número de peregrinos. La ciudad que, como consecuencia, se formó en torno al sepulcro (Santiago de Compostela) se convirtió, a partir de entonces, junto con Roma y Jerusalén, en uno de los centros en los que convergía la fe religiosa del hombre medieval. Esa circunstancia tuvo consecuencias de considerable interés económico durante muchos años, pero a fines de la Edad Media se inició la decadencia de la región. Más tarde, a partir del siglo XVIII, cuando logró la autorización para comerciar con las Indias, Galicia vivió prácticamente de espaldas a la tierra para atender la llamada del mar. Muchos de sus habitantes emigraron a tierras americanas; otros se hicieron pescadores o marineros. El litoral, muy recortado por rías profundas, con un estrecho parecido con las rías de Bretaña, ha permitido la creación de numerosos puertos, sobre todo puertos pesqueros (actualmente Galicia ocupa el primer puesto entre las regiones pesqueras españolas), pero también comerciales, como los de Vigo y La Coruña, y militares, como El Ferrol. Son asimismo numerosas las playas, algunas de ellas justamente famosas (La Toja),



La costa gallega cerca de Vivero, en la provincia de Lugo. En este lugar la población se dedica a la agricultura, favorecida por una espesa red de pequeños ríos, y a la cría de ganado; pero sobre todo a la pesca a lo largo de las costas, accidentadas por profundas rías en cuyas orillas se abren algunos pequeños puertos. (Lauros-Pavlovsky)

Campesinos gallegos tocando la gaita, instrumento típico en toda la zona noroccidental. En España, ni las fiestas religiosas ni las profanas se han convertido en expresiones más o menos folklóricas, sino que mantienen intacto todo su profundo y genuino significado ancestral. (S.E.F.)

Granada: el Patio de los Leones en la Alhambra. La Alhambra, nombre que significa "la roja", fue una verdadera ciudad real fortificada; una muralla rodeaba un singular conjunto de palacios, jardines y patios que fueron edificándose paulatinamente en el transcurso de los siglos. Este impresionante recinto fue construido por los árabes entre los siglos XIII y XV, en una colina que domina la ciudad y sobre una antigua edificación ibérica. Carlos V construyó a su vez en ella un hermoso palacio, en el que vivió algunas veces. Ese Patio de los Leones, de planta rectangular, constituye una magnífica muestra del arte árabe; destacan sus 124 columnas de mármol y su decoración en forma de estalactitas. (E.P.S.)



y en verano muy animadas y concurridas. En realidad puede decirse que toda Galicia vive del mar.

La densidad de población es muy alta en las cuatro provincias, especialmente en las del litoral: 130 habitantes por km² en La Coruña y 169 en Pontevedra. La emigración a América, que fue muy elevada en el siglo XIX, disminuyó tras la pérdida de las últimas colonias en aquel continente. Y entre tanto la población sigue aumentando: 2.200.000 habitantes en 1930 y casi 2.700.000 en la actualidad. En consecuencia, la renta es baja: la más rica de las provincias gallegas, La Coruña, ocupa

en este aspecto el noveno lugar, con el 2,22 % de la renta nacional; siguen Pontevedra, que ocupa el décimosexto lugar; Lugo, con el trigésimo segundo, y Orense, con el cuadragésimo primero entre las cincuenta provincias españolas.

El mejor remedio para esta situación parece ser la colonización. Se ha intentado extender por el interior las roturaciones, en lucha con la escasa fertilidad de las tierras. También se ha emprendido, en amplia escala, la repoblación forestal, especialmente de pinos. En conjunto, la vegetación difiere de la del resto de la península. En los valles más profundos,

donde impera la pequeña propiedad, la agricultura se practica intensamente, con cultivos hortícolas, legumbres, patatas y campos de maíz, que se alternan con extensos pastizales; en las planicies más elevadas domina la vegetación espontánea, con predominio de hayas, castaños, etc. Asimismo ha adquirido notable impulso la cría del ganado. La producción de energía eléctrica — hidrica a lo largo del Sil y del Miño y térmica en otras zonas — ha permitido poner en marcha la industrialización de la región, y se ha establecido ya un importante polígono industrial cerca de La Coruña.

ANDALUCÍA



ANDALUCÍA. Esta extensa región, bañada por el océano Atlántico y por el Mediterráneo, avanzada de Europa hacia África, fue un punto de confluencia de distintas civilizaciones. Habitada desde tiempos prehistóricos, en sus costas surgieron colonias fenicias y cartaginesas; ocupada más tarde por los romanos e invadida después por los vándalos (de ahí su primitivo nombre de Vandalusia), pasó, en el siglo VIII, bajo el dominio de los musulmanes. La larga dominación islámica dejó espléndidos vestigios de su civilización y la región alcanzó un alto grado de prosperidad. En el siglo XV fue definitivamente recuperada por los cristianos.

Con seis millones de habitantes, distribuidos en los 87.268 km² de superficie (66 hab. por km²) de sus ocho provincias — Almería, Cádiz, Córdoba, Granada, Huelva, Jaén, Málaga y Sevilla —, Andalucía representa el 20 % de la población española y ocupa el 17 % del territorio nacional. Con su historia, sus bellezas artísticas y naturales, su rico folklore, sus características inconfundibles y sus recursos económicos, ocupa una posición de gran relieve entre las regiones de España.

Unidad y personalidad de Andalucía

Bañada por dos grandes mares, el Mediterráneo y el Atlántico, límite extremo de Europa y a escasísima distancia de África, Andalucía ha sido desde la prehistoria un punto de fusión de civilizaciones. Conocida ya por los fenicios y cartagineses desde los tiempos de la fabulosa Tartessos, se convirtió más tarde en la civilizadísima Bética de los romanos — patria de Séneca y Lucano, de Trajano y Adriano — y en la culta, próspera y refinada Al Andalus de los árabes. Siglos más tarde, con el descubrimiento de América, consiguió el monopolio del comercio con el

Nuevo Continente, y primero Sevilla y luego Cádiz (a partir del siglo XVIII) fueron, durante muchos años, los puertos principales de la Península y punto de llegada de los navíos que transportaban las riquezas americanas.

Su posición geográfica — Tarifa, a 36° de latitud Norte es el punto más meridional de Europa continental — determina su clima templado, lejos por lo tanto del frío como del bochorno tropical. Ciertamente que los veranos son extraordinariamente cálidos en la depresión del Guadalquivir, pero el invierno es suave y las estaciones intermedias luminosas y vivificadoras. En el interior, los días invernales "punta" suelen ser bastante fríos, pero, por lo general, no son muchos y son siempre luminosos. Tienen cierta importancia a veces la violencia del viento, las precipitaciones mediterráneas que se producen en otoño y los aguaceros procedentes del Atlántico. A lo largo de la costa oceánica las lluvias son más abundantes, pues en este lugar se deja sentir mucho más la influencia de las masas de aire procedentes del Oeste.

Las posibilidades agrícolas que ese clima permite son inmensas; a los agrios han de añadirse, en el litoral mediterráneo, al-



Mosaico romano de una villa de Itálica (Sevilla). Fundada por Escipión y patria del poeta Silio Itálico y de los emperadores Trajano, Adriano y Teodosio, Itálica fue destruida por los árabes en el siglo VIII. (Mairani)



Sevilla: parejas ataviadas con el típico traje andaluz en la feria de Sevilla. Esta tradicional feria se celebra en el mes de abril y las fiestas populares, corridas de toros, bailes y desfiles que se celebran atraen a numerosos visitantes. (G. Ricatto)

gunos cultivos subtropicales: caña de azúcar, plátanos y chumberas. La tierra es fértil siempre que se disponga de agua. La zona más rica es la llanura central, que cuenta con agua abundante para los riegos (campos de regadío). Asimismo han sido muy transformados por el hombre los campos que se hallan alrededor de Córdoba, donde se encuentran densos cultivos de agrios y de plantas horticolas. En algunos lugares subsisten todavía los latifundios, sobre todo en las zonas de secano, y otras amplias extensiones se dedican al pasto (dehesas). La cría de ganado se une a la riqueza de los campos: un considerable patrimonio de ganado ovino (cerca de 2.800.000 cabezas) pasta en las montañas y en las dehesas; las bellotas de las encinas alimentan un considerable número de cerdos; son inmejorables las razas caprinas de Granada y Málaga; célebres son los caballos del Guadalquivir, de raza árabe, y renombradas ganaderías crían los tan famosos toros de lidia.

Los vinos de Jerez son muy apreciados

y se exportan a todo el mundo. Además, el cobre, el plomo y el hierro, aunque explotados desde hace muchos siglos, siguen constituyendo una riqueza fundamental para la región andaluza.

El paisaje andaluz es muy característico. La cordillera de Sierra Morena constituye una especie de biombo, un muro que separa esta región de Castilla. Gracias a ella, Andalucía no sufre las influencias climáticas continentales del interior, extendiéndose entre dos mares de los que aprovecha las húmedas y frescas brisas.

Romanos y árabes

Aunque los pueblos navegantes del Próximo Oriente fueron los primeros que fundaron centros comerciales en el litoral andaluz (Málaga y Cádiz) y más tarde los vándalos, aunque sólo de paso, le dieron nombre definitivo (*Vandalusia*), los verdaderos colonizadores de esta espléndida región fueron los romanos y los árabes. Restos romanos se encuentran por doquier en el suelo andaluz: grandes ciu-

dades como Itálica; vías consulares de comunicación, puentes y acueductos, muchos de los cuales se conservan todavía en buen estado, y villas de ricos propietarios béticos, cuyas líneas arquitectónicas esenciales se conservan todavía en la típica casa de campo andaluza (el clásico *patio* es el *impluvium* de las villas romanas).

Los árabes islamizaron la región, pero al mismo tiempo le dieron un notabilísimo impulso económico y cultural y un esplendor como no había conocido jamás. Muchos de los más importantes monumentos artísticos andaluces se remontan a aquella época. La famosa mezquita de Córdoba — convertida en catedral tras la Reconquista — es uno de los más hermosos ejemplos del arte musulmán. Con la Reconquista — que finalizó en 1492 — se inició un hecho trascendental: la "castellanización" de Andalucía. Amplios territorios fueron entonces asignados a los conquistadores (lo que constituye el origen de los latifundios) y las campiñas se transformaron en tierras productoras de trigo y aceite.

Y entonces, lo mismo que los moros habían suavizado sus costumbres al instalarse en la hispano-romana Bética, los castellanos experimentaron también la influencia de la espléndida civilización romano-cristiana-árabe de Andalucía, pues ese parece ser el destino de esta región: hacer más amables las costumbres y "conquistar" a sus propios conquistadores.

En los siglos XVI y XVII, las riquezas de América favorecieron el desarrollo de otra civilización artística, de la que las ciudades andaluzas — con Sevilla a la cabeza — conservan preciosos restos. En la segunda mitad del siglo XVIII, bajo el reinado de Carlos III, se iniciaron importantes obras de bonificación, de colonización interna y de renovación de los cultivos. En efecto, en muchas zonas los olivos sustituyeron a los cereales, se desarrollaron los centros vinícolas de Jerez y Málaga y la población aumentó notablemente. El siglo XIX añadió a estas actividades la explotación de las minas y, a continuación, las instalaciones metalúrgicas crearon una nueva prosperidad.

Pero la invasión de la filoxera, la decadencia de las explotaciones mineras y los primeros movimientos sociales fueron causa de que se iniciara una época de decadencia a principios del siglo actual. No obstante, en las últimas décadas, la industrialización de la pesca, el alza de algunos productos agrícolas (azúcar, algodón, arroz, aceite, vino), la valorización de las tierras vírgenes del bajo Guadalquivir, el plan de riegos, la instalación de centrales eléctricas y de varias industrias han devuelto a la región un notable bienestar.

Las regiones andaluzas

La unidad andaluza se articula en una notable variedad de aspectos. Al Sur, aislada por una barrera continua de altas montañas, se halla la soleada Andalucía mediterránea; al Este se extienden altas llanuras, secas y frías, que constituyen la Andalucía de las estepas; al Oeste, la depresión del Guadalquivir queda encuadrada entre Sierra Morena y las serranías Subbéticas. Por último, hay, además, la región de Cádiz y las hoyas del surco intrabético.

La Andalucía del Guadalquivir

La Andalucía clásica es, esencialmente, un antiguo golfo terciario limitado por dos cadenas montañosas: al Norte, Sierra Morena, y al Sur las cordilleras Subbéticas. Sierra Morena corresponde al borde inferior de la Meseta; su riqueza, excepto el carbón de madera y el paso trashumante invernal de las ovejas procedentes de Castilla, es esencialmente minera: plomo de Linares y la Carolina, carbón de Peñarroya-Pueblonuevo y Belmez, hierro de Constantina, pirita de Huelva y cobre de las minas de Riotinto y de Tharsis. Algunos embalses, de reciente creación, alimentan las nuevas instalaciones hidroeléctricas y son muy útiles además para el riego de las campiñas, a las que llegan las aguas a través de grandes canales y acequias.

Al SE se elevan las sierras de la cordillera Subbética (La Sagra, 2381 m), relieves calcáreos y muy accidentados en su mayor parte. Gracias a los numerosos manantiales, el cultivo de los cereales y olivos alimenta a la población, bastante densa, de las zonas margosas.

La llanura media, por la que circula el Guadalquivir, es bastante baja. A 120 km del mar, Sevilla se encuentra escasamente

a 9 m de altura sobre su nivel. En la antigüedad, el *Baetis* (antiguo nombre del río) desembocaba en un lago, el *Lacus Ligustinus*, que, colmatado por los aluviones del delta, forma en la actualidad las marismas, reciente conquista de la técnica moderna, que ha convertido aquellos lugares en campos cultivados y fértiles. Los nuevos sistemas de regadío implantados transforman las tierras rápidamente y ya se acusan los progresos en los olivos y en los sembrados.

Las dos ciudades más importantes de la Andalucía del Guadalquivir son Córdoba y Sevilla.

Córdoba vivió durante mucho tiempo encerrada en su pasado romano e islámico, que aún parece perdurar en las plazoletas, en las estrechas calles silenciosas, en su maravillosa mezquita-catedral y en la plaza del Potro, en la que Cervantes jugó de niño y famosa en la literatura picaresca. Si bien Córdoba se considera aún como una ciudad de economía rural, recientemente ha intentado, y con éxito, dar una nueva orientación, más moderna y más industrial, a sus actividades. Los nuevos barrios residenciales e industriales que se extienden ampliamente albergan hoy a la mayor parte de su población (214.296 hab. en la ciudad y 802.633 en la provincia). Por la renta total, Córdoba ocupa el vigésimo puesto entre las cincuenta provincias españolas, precedida por Sevilla y Cádiz.

Sevilla (474.082 habitantes en la ciudad y 1.295.094 en la provincia) es, por el número de habitantes, la cuarta ciudad de España después de Madrid, Barcelona y Valencia. Está enclavada en un meandro del río y tiene una estructura redondeada, articulada por calles cuya sinuosidad permite evitar los ardientes rayos del sol. Es una ciudad alegre y animada, la de las conocidas procesiones de Semana Santa, de la feria de Abril, del turismo en todas las

estaciones, de las famosas corridas, del Alcázar (más moro que cristiano), de la Giralda (la célebre torre de la catedral, medio mora y medio cristiana), de la Torre del Oro y del Archivo de Indias, que recuerda los tiempos áureos de la colonización americana. La ciudad, que ya era un importante centro de elaboración de productos agrícolas, sobre todo del tabaco, ha iniciado en los últimos años un notable desarrollo industrial, especialmente en el sector químico, metalúrgico y mecánico. Nuevos barrios residenciales han surgido en diversos puntos y asimismo los suburbios, empezando por el de Triana, se van engrandeciendo e industrializándose y el puerto se amplía constantemente, estando provisto de las mejores instalaciones: el proyecto de un nuevo y grandioso canal que hará que el Guadalquivir sea navegable incluso para buques de gran tonelaje, devolverá a Sevilla el esplendor de los tiempos en que era el primer puerto de la Península. ¡Un puerto de primerísima importancia situado a 120 km del mar!

Al Oeste, en la vertiente atlántica, las campiñas desembocan en una llanura baja, poblada de eucaliptos y de hermosos viñedos. El mar ensancha los estuarios de los ríos; a esto se debe la posibilidad de buenos puertos, como el de Huelva (79.555 hab.), en el Odiel, y de Ayamonte, en el Guadiana. Pero algunos de ellos se van colmatando poco a poco por los aluviones. El puerto de Palos, de donde partieron en 1492 las carabelas de Colón, tiene actualmente muy escasa profundidad.

Tierra adentro, pero próximo a la "fachada" atlántica, se encuentra la ciudad de Jerez de la Frontera (150.100 hab.), que debe a los vinos su prosperidad y su fama universal. Sus bodegas y las viñas que rodean la urbe constituyen la base de una de las más célebres y fructíferas empresas comerciales de España.



Vista del puerto de Cádiz. Levantada sobre un islote unido a tierra firme por una estrecha faja arenosa, la ciudad todavía conserva muchas de sus antiguas calles flanqueadas de blancas casitas. Su puerto es punto de escala o base de partida de las líneas marítimas que se dirigen a las Canarias o a América. Fundada por los fenicios con el nombre de Gadir (fortaleza) y llamada más tarde Gades por los romanos, tras el descubrimiento de América, la ciudad logró alcanzar un notable desarrollo. (Paisajes Españoles)

Sevilla (Andalucía): la Giralda, de 94 m de altura, es un antiguo minarete musulmán construido en el siglo XII y hoy convertido en campanario de la catedral gótica del siglo XV. En el siglo XVI se le añadió la parte superior, en la que se colocaron las campanas y una monumental estatua que representa la Fe. No obstante su elevado peso (1288 kg), dicha estatua gira, movida por el viento, como si fuera un gallardete o una veleta (gíraldillo, según expresión andaluza, y de ahí el nombre del monumento). Esa torre, tan característica en el ambiente sevillano, con su arquitectura y con los sucesivos usos a que ha sido destinada, representa parte de la historia política y religiosa de Andalucía. (S. Prato)



La región de Cádiz y Gibraltar

En esta comarca atlántica, las lluvias copiosas, las brumas y los vientos favorecen, en un suelo generalmente pobre, una vegetación esteparia de palmas enanas (palmitos), que recuerdan el Gharb marroquí. Sólo en las montañas, más protegidas, se encuentran alcornoques, activamente explotados. El puerto de Cádiz, fundado por los fenicios con el nombre de Gadir (fortaleza), tuvo su época más floreciente en los siglos XVIII y XIX, cuando sucedió a Sevilla como punto de concentración del comercio con América y Filipinas. Recientemente se ha creado una zona franca y se espera hacer de ella un im-

portante centro de tráfico marítimo y aéreo. Gracias al clima templado del océano Atlántico, Cádiz (126.409 hab.), llamada "la tacita de plata" por sus reducidas dimensiones y su limpieza, goza de un clima suave en todas las estaciones. Es una ciudad agradable, bañada por todas partes por el océano, con muchos y sombreados jardines y una atmósfera clara y limpia. La renta de la provincia es bastante elevada (undécima de España), a lo que contribuye la riqueza que aporta Jerez.

Con una anchura, en determinado punto, inferior a los 15 km, el estrecho de Gibraltar — las Columnas de Hércules de la leyenda antigua y medieval — es un ver-

dadero río marítimo entre los dos continentes y reviste gran importancia geográfica y estratégica. El Peñón de Gibraltar, bloque de caliza jurásica, eleva sobre el mar Mediterráneo un formidable pico de 425 m, que parece hecho a propósito para convertirse en fortaleza. Al pie del Peñón, asomada a la bahía de Algeciras, surge la pequeña ciudad de Gibraltar (25.000 habitantes); una faja baja y arenosa de 3 km, ocupada por el aeropuerto y algunas instalaciones militares, une el Peñón al continente; pero 500 metros de "tierra de nadie" lo separan de España.

Habitado desde tiempos prehistóricos, en el siglo VIII Gibraltar fue conquistado por los árabes, los cuales le dieron el nombre de Gebel el-Tarik (o sea, monte de Tarik), del que procede el nombre actual. Reconquistado por los cristianos, permaneció en poder de España, a la que histórica y geográficamente pertenece, hasta 1704. Este año, a consecuencia de la Guerra de Sucesión a la Corona española, cayó en poder de los ingleses. Algunos intentos para recuperar la plaza, que se efectuaron años más tarde, no tuvieron éxito y desde entonces el Peñón ha sido constantemente reivindicado por España. Punto clave militar del Mediterráneo hasta la segunda Guerra Mundial, Gibraltar ha perdido hoy casi toda su importancia estratégica debido al adelanto de los nuevos materiales bélicos que superan largamente la eficacia de cualquier fortaleza, pero conserva, en cambio, su importancia comercial en el tráfico marítimo y aéreo entre tres continentes.

La Andalucía mediterránea

Desde Gibraltar hasta el cabo de Gata, a lo largo de la cálida orilla mediterránea, se extiende otra Andalucía, protegida por una barrera casi continua de altas montañas: al Norte, la Sierra Nevada, con los más altos picos españoles (Mulhacén 3478 m.; Veleta, 3392 m.), y al Oeste la serraña de Ronda, menos elevada (1912 m), pero más húmeda y frecuentemente nevada. En esta compacta barrera los pasos son escasos y difíciles: la carretera de Málaga descende hasta la ciudad en rápidas vueltas desde una altura que sobrepasa los 1000 metros; la vía férrea, construida en 1865, es de una singular audacia técnica, y lo mismo sucede con la línea de Almería a Guadix, que se electrificó en 1911.

Aprisionada entre montañas, la Andalucía mediterránea se halla totalmente abierta al mar, lo que explica que su vida comercial haya sido activa desde la época de los fenicios. Sus dos capitales, Málaga y Almería, son puertos de pesca y de exportación. Almería (91.621 hab.) situada al fondo del amplio golfo que lleva su

nombre, fue fundada por los fenicios y adquirió cierta notoriedad en tiempo de los romanos. Siglos más tarde, en el XI, se convirtió en la capital de un próspero reino árabe: de esa época conserva aún la magnífica Alcazaba, antigua y poderosa fortaleza musulmana que imprime un sello característico a la ciudad y que, desde su altura, todavía parece protegerla. Actualmente, Almería exporta fruta y minerales de la región (plomo, cobre). Su clima es muy seco, y en verano llega a ser tórrido. Por su renta total ocupa uno de los últimos puestos: el cuadragésimo cuarto entre todas las provincias.

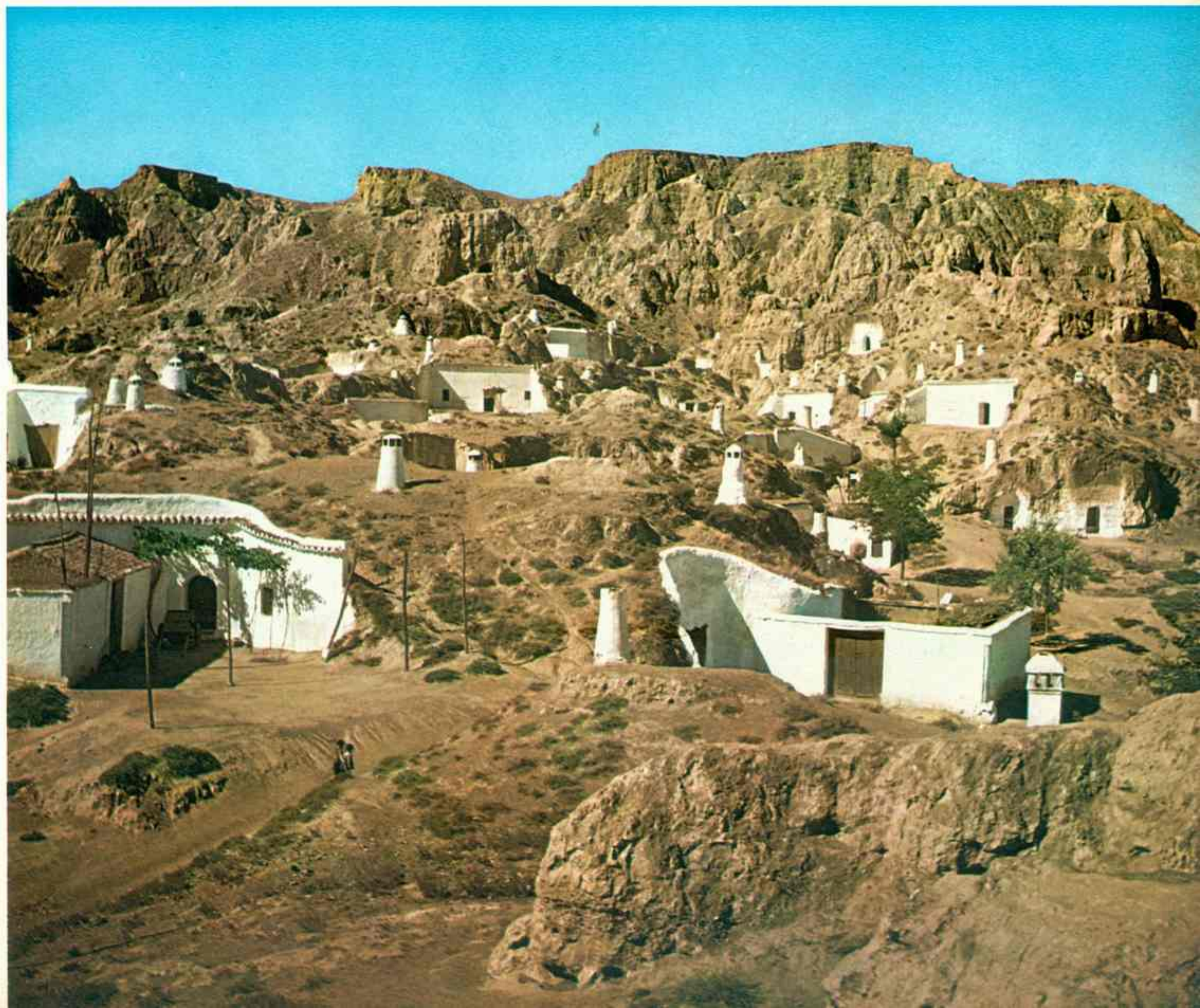
Málaga (312.018 habitantes), también de fundación fenicia y único y próspero puerto del antiguo reino árabe de Granada, es hoy día una bella ciudad que se extiende a los pies de una alta colina, vigilada todavía por las ruinas de dos pode-

rosas fortalezas árabes: la Alcazaba y Gibralfaro. Situada en el centro de una famosa región vinícola, exporta, sobre todo, sus famosos vinos y las no menos apreciadas uvas de mesa, pero también productos de pesca e industriales. La suavidad del clima la ha convertido en una importante estación turística, incluso invernal; pero sobre todo durante el verano, sus playas, especialmente la de Torremolinos — verdadero centro de turismo internacional — están concurridísimas, de forma que el turismo es sustancialmente el principal de sus recursos. Su renta la coloca en el vigésimo segundo lugar de la escala nacional, pero se halla en notable aumento. Su provincia tiene una densidad de población elevada (167 habitantes por km²), muy superior a la media nacional.

Esta Andalucía goza de un clima casi ideal. Las heladas son desconocidas y por

lo tanto en ella prosperan cultivos tropicales, como la caña de azúcar y plátanos, y en sus protegidos valles los agrios y los frutos tempraneros. La montaña, especialmente en la vertiente meridional de Sierra Nevada, se caracteriza por anchos bancales, donde se practica el regadío. Los pueblos, todos muy antiguos, destacan su blancura sobre el fondo verde de los cultivos; las condiciones sociales son mucho mejores que en la cuenca del Guadalquivir, ya que en esta zona el latifundio es prácticamente desconocido. La economía de la comarca, en conjunto, es variada y sólida, pero algo lánguida porque se halla encerrada en límites un tanto estrechos. Y en cuanto a los ingresos que proporciona el turismo son, evidentemente muy importantes, pero no bastan para garantizar una existencia próspera, o por lo menos segura, a toda la población.

Viviendas trogloditas de Guadix, en Andalucía. Son cuevas naturales o excavadas en la roca, con una parte delantera rectangular y con una puerta en medio; por encima de esas viviendas pasan los senderos, a un lado de los cuales se levantan las chimeneas. Tipos de viviendas semejantes se encuentran asimismo en otros puntos de Andalucía. (Giovanditto)





Granada: el Generalife visto desde los jardines. Esta fue la mansión campestre de los reyes moros de Granada, construida sobre una colina y constituida por varios edificios de sencilla arquitectura, que revelan las diversas reformas de que han sido objeto. En los hermosos jardines alternan plantas y fuentes. En este patio, numerosos surtidores dan una sensación de agradable frescor, incluso cuando a su alrededor todo sea seco y árido. (Ricatto)

Granada y la Andalucía de las estepas

Una larga depresión estructural, bastante continua, se insinúa entre la cordillera Subbética y la barrera septentrional de la Andalucía mediterránea (cordillera Penibética). Su capital es la bellísima Granada, que hasta 1492 fue residencia del último monarca musulmán en España, conservándose el palacio — la famosa Alhambra, "Calata Alhambra", o sea, la "colina roja", por el color de las murallas que lo rodean —; los magníficos jardines del Generalife, residencia veraniega de los soberanos, y el típico barrio del Albaicín, donde se refugiaron los moros tras la conquista cristiana. En sus proximidades, en las grutas del áspero Sacromonte, recubierto de espesos grupos de chumberas, viven los gitanos. Abajo, en la vega, o sea la llanura formada por los ríos Darro y Genil, se extiende la ciudad, menos pintoresca, pero mucho más moderna e industrial, con una imponente catedral, en la que se halla la tumba de los Reyes Católicos. Actualmente Granada (165.000 hab.) es muy visitada por los turistas, atraídos por las bellezas que encierra la ciudad, sobre todo en junio y julio, durante el Festival Internacional de Música y Danza. La renta total de su provincia, vinculada

especialmente con los productos agrícolas de la fértil vega, la coloca en el vigésimo cuarto lugar entre las cincuenta provincias españolas, precedida de la de Jaén, menos poblada, pero productora de gran parte del aceite de España, lo que, naturalmente, representa una considerable riqueza. La ciudad de Jaén, capital de la provincia del mismo nombre, tiene 66.267 habitantes.

Al Este de Granada se extiende la región más árida de España. La escasez de lluvias ha determinado la formación de cárcavas, un paisaje casi lunar, a más de 1000 m de altura. Sólo el valle del Almanzora, más bajo y de regadío, produce algo de uva y agrios. En consecuencia, la región se halla escasamente poblada, con pocas y pequeñas ciudades, entre las que se cuentan Baza, de típico carácter árabe, y Guadix, la antigua *Acci* de los romanos, notable por sus viviendas trogloditas, excavadas en la montaña y aún hoy utilizadas por algunas familias.

Originalidad de Andalucía

El folklore andaluz, rico patrimonio de antigua estirpe y enriquecido por las aportaciones de pueblos muy distintos (íberos, romanos, moros y hebreos), es de una riqueza y variedad sorprendentes, y poetas,

novelistas, pintores y músicos se han inspirado y siguen inspirándose en él para sus composiciones artísticas. El "cante jondo", inagotable conjunto de canciones (entre las que se distinguen la *soleá*, la *saeta* de Semana Santa, la *seguidilla*, el *polo*, el *fundango*, la *malagueña*, la *sevillana*, la *taranta*, la *petenera* y otras numerosas formas, todas ellas de gran originalidad y belleza); los bailes, acompañados de castañuelas, guitarras, taconeos y palmadas rítmicas; los trajes, tanto los femeninos, tan vistosos, con sus airosos volantes y la característica "cola", como los masculinos, más sobrios, pero estilizados y elegantes; las fiestas religiosas, entre las que destacan las de la Semana Santa en las que durante siete días se suceden las procesiones, con sus magníficos "pasos", y los desfiles de numerosas cofradías; las peregrinaciones o romerías, la más famosa de las cuales es la de la Virgen del Rocío; las alegres fiestas profanas, como la primaveral feria de Abril, que antaño fue una feria de ganado pero que actualmente constituye un delicioso pretexto para celebrar bailes, fiestas taurinas y desfiles de jinetes ataviados con los trajes típicos, y, por último, las corridas de toros, que aunque se han extendido a toda España — y América del Sur — tienen en Andalucía su patria ideal (hay quien sostiene que tienen sus orígenes en la adoración y sacrificio del toro, de la antiquísima civilización cretense), todo ello constituye una riqueza folklórica fascinante y única. Pero el espectador no ha de dejarse engañar por esta "farsa multicolor", como la definió, con cierta aspereza, el filósofo Ortega y Gasset, pues bajo esta aparente "alegría" del andaluz, late un sentido de la vida profundo, introvertido y muchas veces dramático, hondamente arraigado en una antiquísima cultura rural y sencilla, en la cual todos los invasores de esa región — romanos, bárbaros, árabes y los castellanos de la Reconquista — no han encontrado de momento una aparente resistencia, pero que luego, poco a poco, se ha ido transformando en una incontenible fuerza que los ha "conquistado" a ellos, a los propios conquistadores. La indolencia del andaluz, con frecuencia y erróneamente confundida con pereza, significa, en cambio — y es también Ortega y Gasset quien lo sostiene — fidelidad instintiva a un ideal paradisiaco y vegetativo de la vida, completamente opuesto al frenético "activismo" de las estirpes septentrionales. Esta es la base del verdadero temperamento andaluz, de su señorial indiferencia, de su orgulloso individualismo, de su innata cordialidad y, sobre todo, de la gracia con que sabe aprovechar todas las cosas buenas y bellas que el destino ofrece a los hombres.



El pico del Teide (3710 m). Es el monte más alto de las islas Canarias, en la de Tenerife, y constituye un buen ejemplo de cono volcánico. Capital de la isla es Santa Cruz de Tenerife, ciudad moderna, rodeada de colinas de exuberante vegetación y con algunos rincones de aspecto andaluz. El clima, siempre suave, permite el cultivo de plátanos, agrios, tomates y tabaco en los valles abrigados. (G. Ricatto)

Las islas Canarias

La región metropolitana de las Canarias, situadas en el Atlántico, está constituida por un archipiélago de siete islas montañosas y de origen volcánico: Lanzarote, Fuerteventura, Gran Canaria, Tenerife, Gomera, La Palma y Hierro, con un total de 7273 km². Estas islas forman dos provincias: Santa Cruz de Tenerife y Las Palmas, con una población total de más de 1.100.000 habitantes; la densidad es, pues, notable (161 habitantes por km², con un máximo de 191 en Tenerife). El perfil de dichas islas es abrupto y accidentado, con profundos barrancos y montañas volcánicas de formas cónicas, dominadas por el Teide (3710 m de altitud), en la isla de Tenerife, que yergue su cima de nieves perpetuas sobre un impresionante paisaje tropical. Son muy frecuentes las formas volcánicas, calderas, cráteres rotos, coladas de lava y fenómenos de actividad térmica, como la "montaña de fuego", en Lanzarote, en la que la temperatura superficial es muy elevada debido a un vulcanismo atenuado residual, el cual se espera poder utilizar como fuente de energía.

El archipiélago canario, considerado a veces como un resto de la Atlántida, el legendario continente desaparecido, es probablemente una prolongación de la cordillera africana del Atlas. En efecto, un reborde submarino enlaza las islas con África, de la que distan solamente un centenar de kilómetros (mientras que la distancia



Vista de Las Palmas, en la isla de Gran Canaria, situada en el centro del archipiélago. Las Palmas, capital de la provincia formada por las islas orientales, es un centro turístico muy visitado, sobre todo debido a la constante suavidad de su clima. Cerca de la catedral hay una casa del siglo XV que se cree fue habitada por Cristóbal Colón en el transcurso de sus viajes. El puerto es un importante punto de escala en las grandes rutas transatlánticas y el principal centro de exportación de los productos agrícolas de las islas hacia España y Europa noroccidental. (S.E.F.)



LAS ISLAS CANARIAS. Constituyen siete islas montañosas de origen volcánico, situadas en el océano Atlántico, a unos 100 km de la costa africana, a la que están unidas por una dorsal submarina. Esas islas integran dos provincias, una formada por las islas de La Palma, Hierro, Gomera y Tenerife y la otra por Gran Canaria, Fuerteventura y Lanzarote.

entre Canarias y España peninsular es de más de 1000 km). La influencia del vecino Sahara se pone de relieve en las islas más orientales, donde incluso se encuentran camellos, animales propios de zonas desérticas.

En las Canarias centrales y occidentales, la temperatura suave y constante, que se mantiene entre los 17° y los 21° C, permite el cultivo del trigo y cebada en las

partes altas, y el de la vid en los llanos, mientras que en los valles resguardados e irrigados se cultivan productos más delicados, que constituyen la base de la economía insular: plátanos, tomates y patatas tempranas, tabaco y agrios. En las alturas crecen los bosques de pinos de las Canarias. La pesca da un rendimiento muy considerable; en 1968 Las Palmas fue el segundo puerto de España — después del

LA ESPAÑA DEL ESTE

Tanto Andalucía como la España del Norte, aunque distintas de las dos Castillas, están muy vinculadas a ellas, beneficiándose mutuamente: en efecto, a pesar de las barreras montañosas, existen estrechos lazos económicos, continuidad en el género de vida y en las instituciones, una afinidad humana de corazón y de espíritu. Pero en el margen oriental de la meseta empieza una España muy distinta.

Si las llanuras del litoral de Levante están cerradas en su parte occidental por un horizonte de montañas que superan los 2000 m en la sierra de Javalambre, el borde de la altiplanicie de la Mancha, suspendido como un balcón sobre Valencia, constituye un simple escalón, que la carretera y el ferrocarril (la línea directa Madrid-Valencia) atraviesan sin dificultad.

El clima mediterráneo es muy característico, pero quizá por sí solo no basta para justificar las originales características de la España oriental, ya que también se extiende a gran parte del centro, con características propias de una región subdesértica en verano y lluviosa solamente en la estación fresca. Al Este, ciertamente, el agua es más escasa; entre Cartagena y Almería se halla la mínima pluviométrica europea (186 mm), y desde junio a septiembre las precipitaciones se cuentan por

horas y no por días. Para los árabes, Murcia era el reino serenísimo del Azul. En ninguna otra parte, a pesar de la calina, la atmósfera es tan limpiada, el viento tan suave y el cielo tan hermoso.

Huertas y riegos

La España oriental es, por excelencia, el país de la fruta y de las primicias. Las llanuras se denominan huertas, del latín "hortus", que significa jardín. La exportación de las naranjas a Europa septentrional (el 85 % de la producción española, más de 16 millones de quintales métricos, procede de Levante) ha sido durante muchos años uno de los elementos favorables en la balanza comercial hispánica.

Pero de vez en cuando, contrarrestando los beneficios del calor, interviene la sequía, y en estas condiciones no es posible una agricultura rentable sin riego. El típico contraste español entre secanos y regadíos (tierras bañadas solamente por las lluvias o tierras regadas) es más acentuado en esta zona. Por lo tanto, los riegos están reglamentados por perfeccionados y minuciosos sistemas que no se remontan al tiempo de los moros — como se afirma generalmente — sino de los romanos, grandes constructores de acueductos y de

de Vigo, en Galicia — en cuanto al volumen de pesca conseguida: más de 123.000 toneladas. Los productos para la exportación son, por orden de importancia, los plátanos, la carne, el pescado, los derivados del petróleo y refinados (refinería de Santa Cruz de Tenerife), el tabaco, los tomates, las conservas alimenticias y los productos químicos. En cuanto a la renta total, Las Palmas ocupa el vigésimo noveno puesto en las provincias españolas y Tenerife el trigésimo primero. La economía de las islas es, en conjunto, sólida y próspera.

La situación del archipiélago hace que las Canarias sean una escala muy importante para las líneas marítimas e incluso para los barcos de pesca de alta mar (gracias a un reciente acuerdo, sus puertos están abiertos a los pesqueros rusos). Las Palmas (214.854 hab.) y Santa Cruz de Tenerife (148.648 hab.) tienen puertos y aeropuertos de importancia internacional. Tiempo atrás, en los primeros, los buques se abastecían de carbón; hoy la refinería de Santa Cruz de Tenerife les permite surtir de carburante. Ambas ciudades, llenas de edificios y hoteles modernísimos, son localidades turísticas muy concurridas, especialmente en invierno, gracias al clima delicioso que allí se disfruta.

canales. Los principios de la reglamentación, establecidos en la Edad Media a consecuencia de la Reconquista por los reyes aragoneses (Valencia) y castellanos (Murcia), ya se basaban en la cantidad de agua disponible. Donde los ríos tienen suficiente caudal, como en Cataluña y en Valencia (promedio de las precipitaciones: Gerona 738 mm; Barcelona, 594; Valencia 419 mm), se emplean canales derivados de los mismos o acequias con turnos de riego que muy pocas veces se limitan. En cambio, en Alicante y en Murcia (promedios 339 y 300 mm respectivamente), el agua se recoge en pantanos para ser distribuida en turnos proporcionales. El agua es todavía un don muy apreciado; en muchos pueblos, sus habitantes utilizan todavía las cisternas. Y asimismo en Valencia, cada jueves, bajo el arco de una puerta de la catedral, un tribunal de huertanos, el llamado "Tribunal de las Aguas", juzga y castiga cualquier infracción cometida contra los severos y rigurosos reglamentos que rigen el uso del agua. Es una antigua costumbre que se remonta a la época musulmana.

En estas condiciones, no es extraño que la economía de la región fuera más bien pobre durante siglos. Pero gracias a la especialización, a la rápida exportación de



productos agrícolas y al aumento del número de embalses la región ha encontrado actualmente un sólido bienestar.

El Levante

Desde el Ebro hasta los límites de Andalucía (provincia de Almería), el Levante se asoma al Mediterráneo a lo largo de una estrecha faja de 500 km de longitud. Las condiciones generales son casi iguales en toda la zona: cerca de la costa se hallan las montañas, desde las que descienden los torrentes, que han contribuido a la formación de estrechas y fragmentadas

llanuras litorales. El clima seco, suavizado por el riego, permite la sucesión de toda clase de cosechas sin intervalos, en su mayoría destinadas a la exportación. Ello da lugar al denso tráfico marítimo, a la existencia de diversas industrias y a una aglomeración de la población en la llanura, en tanto que la montaña está casi desierta.

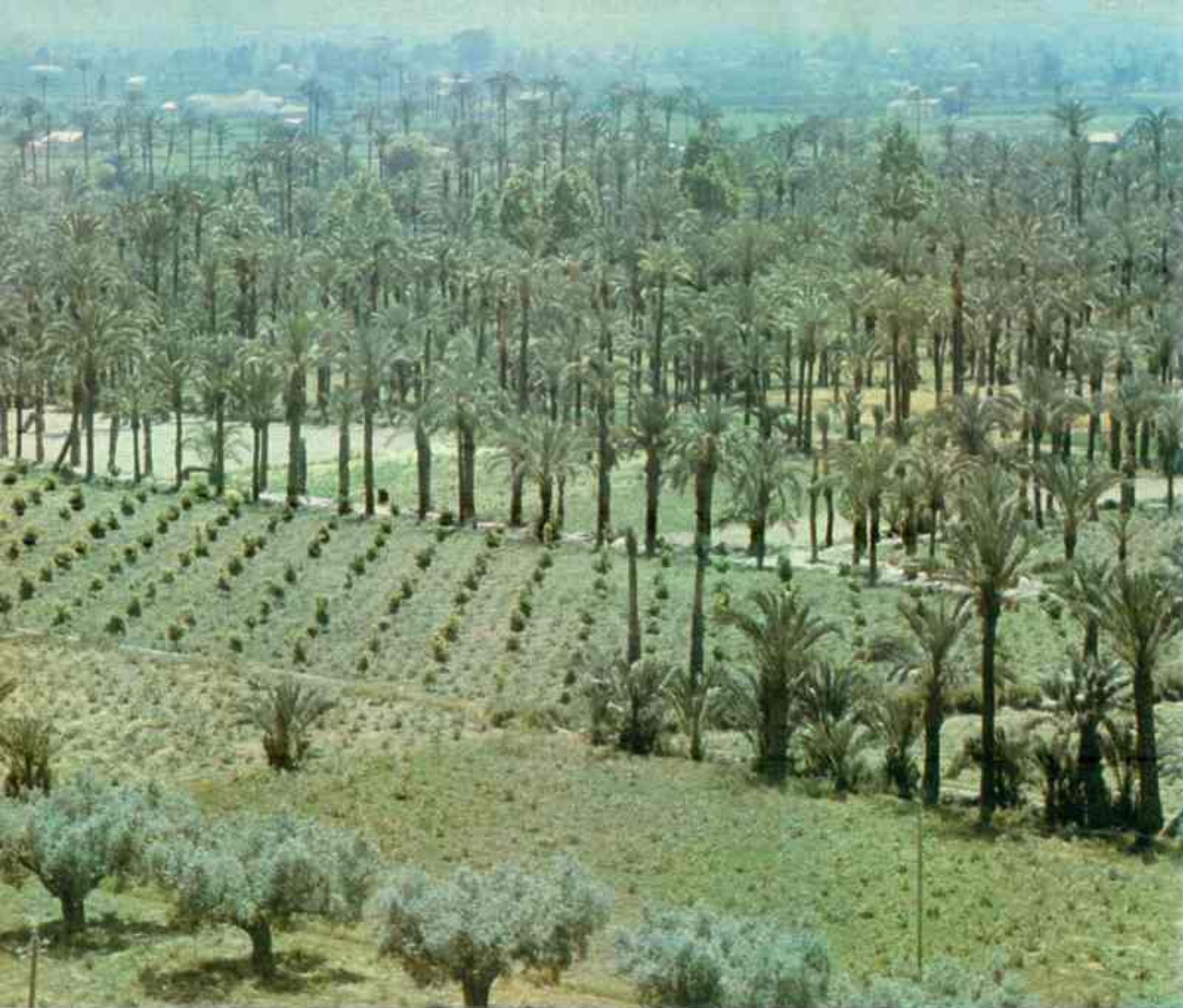
Los tres Levantes

Sin embargo, esta fachada oriental es demasiado larga y variada para que pueda ser estudiada en conjunto; es neces-

rio dividirla. Y en efecto, existen tres Levantes: el de Murcia, el de Alicante y el de Valencia.

El Levante más meridional, el de Murcia — provincia "castellana" por haber sido cedida en 1266 por el soberano aragonés Jaime I el Conquistador a su colega castellano Alfonso X — comprende dos series de montañas y un gran surco intermedio. Las montañas de la costa carecen de vegetación, pero en cambio son ricas en minerales; las del interior abarcan cuencas bastante extensas. Por la zona intermedia, o sea la huerta murciana, discurre el río Segura y en ella la actividad

ARAGÓN, LA ESPAÑA DEL ESTE Y BALEARES. El territorio que se extiende más allá del borde oriental de la Meseta presenta una acusada originalidad, determinada por la influencia del clima mediterráneo. Las Baleares constituyen una provincia metropolitana.



El palmeral de Orihuela, en la provincia de Alicante, única zona de Europa en la que el dátil llega a madurar. El Levante español se asoma al Mediterráneo a lo largo de una estrecha faja costera; su clima es seco, y sólo gracias al regadío es posible el cultivo arbóreo intensivo. Son famosos en la región los vinos, almendras y pasas. (Mairani)

agrícola es muy intensa, especialmente en lo que se refiere a la producción de limones y fruta. La zona fértil está muy habitada y la cruzan diversas carreteras y el ferrocarril Granada-Alicante. Murcia, una animada ciudad de 264.505 habitantes (817.545 en la provincia), tiene tradiciones culturales (Universidad) y religiosas muy notables, pero económicamente depende de las actividades agrícolas. En la costa, Cartagena (antigua capital de la España cartaginesa, tal como recuerda su nombre) es un excelente puerto militar, situado en el fondo de una profunda rada, y a pesar de contar con menos habitantes (147.300), está mucho más abierta y vinculada al exterior. A Cartagena llegan por mar los productos petrolíferos para ser refinados en Escombreras, donde funciona una de las más modernas centrales térmicas de España. Así, pues, debido a estas dos distintas actividades, agrícola en la huerta e industrial en la costa, la provincia de Murcia tiene, en conjunto, una renta muy notable (ocupa el duodécimo puesto entre las cincuenta provincias de España).

El Levante de Alicante es más árido y seco, pues no está atravesado por ningún río importante, a excepción del Segura y el Vinalopó en su extremidad meridional; su suelo está formando por una serie de desfiladeros calcáreos que encierran valles paralelos. El clima y su situación, al amparo del viento, favorecen el desarrollo de

una arboricultura intensiva, extendida sobre una especie de terrazas contenidas por márgenes de obra. Junto a los olivos y los higos, se cultiva abundantemente la vid, que proporciona los famosos vinos de Alicante y las uvas pasas de Denia. Con las almendras y la miel se elabora el famoso turrón, otra especialidad de la provincia. En Elche, las palmeras son muy abundantes y producen excelentes dátiles, lo que constituye un caso único en Europa. En verano, sus amplias y hermosas playas se llenan de bañistas. Alicante (128.843 hab. y 746.174 en la provincia), resguardada del viento y con un buen puerto, ha llegado a ser, gracias a su suave temperatura, una estación climática invernal (el promedio de la temperatura en invierno oscila alrededor de los 11°).

Por último, el Levante de Valencia es una ancha y rica llanura bordeada, al Oeste, por un semicírculo de áridas y poco pobladas montañas. La siembra del arroz introducido en el siglo XIII para mejorar la tierra, ha dado lugar a un cultivo de grandes proporciones, hasta el punto de que hoy día Valencia produce un tercio (casi 1.200.000 quintales métricos en 1968) del total cosechado en España, si bien últimamente ha sido superada, en cuanto a producción, por la provincia de Sevilla. Un plato local a base de arroz, la paella, ha llegado a ser nacional e incluso internacional. Cerca de los arrozales, el suelo, más antiguo y estable, permi-

te además otros tipos de cultivos: en efecto, alrededor de Valencia se producen frutos primerizos y más allá, hasta Benicassim y Gandia, naranjos. La naranja, exportada en grandes cantidades, constituye el elemento esencial de la economía valenciana (más de 10 millones de quintales métricos sobre un total de 16 millones producidos en España).

En cuanto al número de habitantes — 1.462.005 —, la provincia de Valencia es la tercera de España, después de las de Madrid y Barcelona. La densidad alcanza un promedio de 152 habitantes por km², una de las más altas de España, pero en las zonas más fértiles de la huerta llega a máximas excepcionales, de hasta 1800 habitantes por km². Desde el punto de vista de la renta total, ocupa el tercer puesto, con más de 37 millones de pesetas, equivalentes al 5,27 % de la renta nacional.

La ciudad de Valencia (501.795 hab.) se compone de un pequeño núcleo central antiguo, con restos de su época de capital del reino árabe y con ricas tradiciones civiles (Universidad, Museo de Pinturas y Cerámicas, centros culturales), y de amplios barrios modernos, que tienden a unirla con el puerto del Grao, que se halla a unos tres kilómetros de distancia. La hermosa Lonja gótica testimonia la riqueza alcanzada por la ciudad, siglos atrás, con el comercio de la seda. Hoy día, las industrias derivadas del hierro aragonés, elaborado en los altos hornos de Sagunto; los astilleros; la industria química, relacionada con la agricultura; las fábricas de calzado, etc., junto con la exportación del arroz y de las naranjas, dan un impulso cada vez mayor a la vida económica valenciana.

Entre sus fiestas populares destacan las de San José, con sus típicas "fallas", que son grandes construcciones de madera, tela y cartón, de tema generalmente cómico o satírico, levantadas en las calles de la ciudad y quemadas durante la noche del 19 de marzo, a excepción de una de ellas que se salva de las llamas por sus méritos artísticos.

Cataluña

Cataluña comprende cuatro provincias: Gerona, Lérida, Barcelona y Tarragona, con un total de casi cinco millones de habitantes, de los que más de tres millones y medio corresponden a la provincia de Barcelona. Su territorio es de 31.930 km², con una densidad media de 133 habitantes por km². La densidad mínima corresponde a la provincia de Lérida, con 28 habitantes y la máxima a Barcelona, con 473 habitantes por km².

Cataluña se extiende entre dos cadenas montañosas convergentes; los Pirineos, de

Oeste a Este, y la cordillera Costera Catalana, paralela a la costa mediterránea y que limita las llanuras de la Cataluña interior. La notable pluviosidad (576 mm en Barcelona) y la altitud, generalmente de poca importancia, favorecerían mucho más a la agricultura si las tierras fueran mejores. Pero la mayor parte del territorio catalán está constituido por tierra pobre, lo que explica que gran parte de sus habitantes hayan buscado sus medios de vida en otras actividades. En realidad, las tierras fértiles de Cataluña se reducen a las regiones de la cuenca del Ebro (Lérida), con 40.000 hectáreas de huerta; el Ampurdán (provincia de Gerona), con 2000 hectáreas, y las pequeñas llanuras litorales situadas generalmente en la desembocadura de los ríos (Barcelona, 10.000 hectáreas y Tarragona, 6200). Esta misma pobreza de la tierra explica asimismo por qué los catalanes, en la Edad Media, se proyectaron hacia el mar, llegando a ser la vanguardia del reino de Aragón en el Mediterráneo (Baleares, Sicilia, Nápoles).

En Cataluña se pueden distinguir cuatro sub-regiones de diverso valor económico: los Pirineos, la Cataluña interior, las sierras litorales y el Ampurdán.

Los Pirineos y la Cataluña interior

El sector occidental de los Pirineos catalanes comprende grandes macizos calcáreos que encierran la cuenca de Tremp, una cuenca sinclinal bien cultivada, con dos grandes embalses que proporcionan electricidad y riego. Más al Norte se extiende una zona muy amplia, constituida por rocas antiguas donde se encuentra una serie de pueblos aislados. Hacia el Este, siguiendo el curso del río Segre, los llanos de la Cerdaña forman una depresión que se caracteriza por una menor pluviosidad, lo que, junto con el clima soleado, favorece el cultivo de la fruta de Puigcerdá, localidad de veraneo próxima al centro de deportes de invierno de La Molina.

En esta zona se halla una pequeña unidad pirenaica aislada, con su propia historia y políticamente independiente: Andorra. El obispo de Seo de Urgel, es, desde 1278, co-príncipe de Andorra y titular de una diócesis minúscula, con una catedral románica situada en una localidad de 7000 habitantes. De aquí parten los verdaderos Pirineos catalanes, que constituyen un arco estrecho de rocas antiguas. En los Alberes la cadena se hace aún más angosta, y su altura disminuye hasta reducirse a unos 290 m en el puerto de Le Perthus, el más bajo de los Pirineos, pero se eleva de nuevo hasta los 1200 m para terminar en el Mediterráneo, formando una abrupta y escarpada costa en la península del cabo de Creus.

Los terrenos de la Cataluña interior son secos y hasta hace pocos años producían escasas cosechas. Pero, actualmente, un ambicioso plan de riegos (que se inició en el siglo XIX) ha transformado las estepas del Urgel en fértiles zonas de cultivos de varias clases. No sólo los valles del Segre y de Balaguer presentan un aspecto exuberante, sino también el interior de la región, alrededor de Borjas Blancas, que está cubierto de olivos que producen un aceite muy apreciado. Gracias a la construcción de nuevos canales se van conquistando asimismo las regiones situadas a la orilla derecha del Segre, donde se han plantado arrozales, viñedos y árboles frutales. La ciudad de Lérida (69.317 hab.), desde la colina en la que se alza su antigua catedral románico-gótica, parece presidir esta nueva actividad que se desarrolla a su alrededor.

La cordillera Costera y el Ampurdán

La Cordillera Costera Catalana forma, desde el Ebro al Ampurdán, una zona montañosa estrecha y compleja. Las sierras interiores (cordillera Prelitoral) alcanzan los 1712 m en el Montseny; en cambio, las sierras costeras (cordillera Litoral) son más bajas y raramente superan

los 500 ó 600 m. Por lo general están cubiertas de pinos y encinas. Entre la población de Blanes y el golfo de Rosas se extiende la famosa Costa Brava, pintoresca región en la que los árboles descienden hasta el mar en las pequeñas calas rocosas. Hoy día esta región se halla en pleno desarrollo turístico como zona de veraneo internacional. La estrecha faja costera que va de Barcelona a Blanes se conoce como el Maresme o Costa de Levante y en ella se asientan numerosos pueblos y pequeñas ciudades, en gran parte industrializados.

El Ebro, al Sur de Cataluña, termina en un amplio delta, convertido actualmente en un inmenso arrozal. Al NE. de dicho delta se encuentra el Campo de Tarragona, bien cultivado y cubierto de almendros y avellanos. En este lugar se hallaba Tarraco, capital de la primera y más extensa región de la España romana: la Tarraconense. La actual ciudad de Tarragona (45.670 hab.), levantada en el solar de la antigua Tarraco, es un centro comercial bastante activo (la provincia de Tarragona ocupa el vigésimo tercer lugar en cuanto al rédito total de las provincias españolas). Su puerto es importante, y la ciudad cuenta con hermosos jardines y magníficos restos arqueológicos (murallas ibérico-romanas, el llamado "Palacio de Augus-

Una noria eleva el agua de un "pantano" distribuyéndola en los canales de riego de una huerta. Este sistema, que data del tiempo de los romanos, permite el cultivo intensivo de frutales incluso en las zonas áridas de la península. (Mairani)





Un aspecto de la Rambla de las Flores, parte de las típicas ramblas barcelonesas que, desde la plaza de Cataluña — punto de unión del casco antiguo de la ciudad con el Ensanche — llegan al puerto. Barcelona, segunda ciudad de España por el número de habitantes, cuenta con un núcleo antiguo, cuyo centro es el barrio gótico y en el que se hallan algunos monumentales edificios (catedral, palacio de la Diputación). La urbe se desarrolló y ensanchó hacia las colinas circundantes de acuerdo con un racional criterio urbanístico. (Catalá Roca)

to", la necrópolis romano-cristiana). No muy lejos se hallan dos de los más bellos monasterios de Cataluña, intimamente vinculados a la historia del país: Poblet y Santes Creus. Hacia el interior, en las orillas del Llobregat y ya en plena provincia de Barcelona, se encuentran las fábricas de hilados y tejidos de algodón, que cimentaron la riqueza industrial de Cataluña a partir de la segunda mitad del siglo XIX.

En el extremo NE. de esta región, formando el traspais de la Costa Brava (provincia de Gerona), se halla el sector más montañoso y húmedo de la cordillera Costera Catalana, con abundancia de bosques de alcornoques, hayedos e incluso algunos islotes de abetos (Montserrat). Es una región de agricultura rica y variada, en la que predominan los cultivos frutales y los de forrajes, base de una importante industria lechera, cuyos centros radican en Olot y en las pequeñas poblaciones de la falda del Montseny. Sin embargo, las actividades industriales (textiles, construcción, corcho-taponería, metálicas de transformación y alimentarias) predominan en toda la región sobre las actividades agrícolas y forestales. Su principal centro comercial es la ciudad de Gerona (34.588 hab., 361.250 en la provincia), que conserva restos de sus murallas romanas, baños árabes y una hermosa catedral gótica inacabada. Al Norte de este sector montañoso se abre, entre el extremo oriental del Pirineo y el mar, la llanura del Ampurdán, importante región vinícola y frutícola, en cuyas costas los antiguos griegos fundaron la colonia marítima de Ampurias (Emporion).

La capital de Cataluña: Barcelona

El principal núcleo urbano industrial e intelectual de Cataluña es Barcelona, la cual se levanta en el litoral, en las pequeñas llanuras deltaicas de los ríos Besós y Llobregat.

La primera ciudad romana debió establecerse al pie de Montjuic, junto a la desembocadura del Llobregat, pero el avance del delta obligó a trasladar el poblado al monte Taber, donde se estableció la colonia de Barcino, que fue arrasada por la invasión de los franco-alemanes en el siglo III. En el transcurso del siglo IV se reconstruyó, con típica forma de cruceiro, y de ella se conservan aún tres columnas *in situ*.

La ciudad, debido a su buen emplazamiento, creció notablemente y llegó a alcanzar los 5000 habitantes. Pero su verdadero desarrollo empezó al convertirse en capital de un nuevo condado independiente, que más tarde, en 1337, se fusionó con el reino de Aragón.

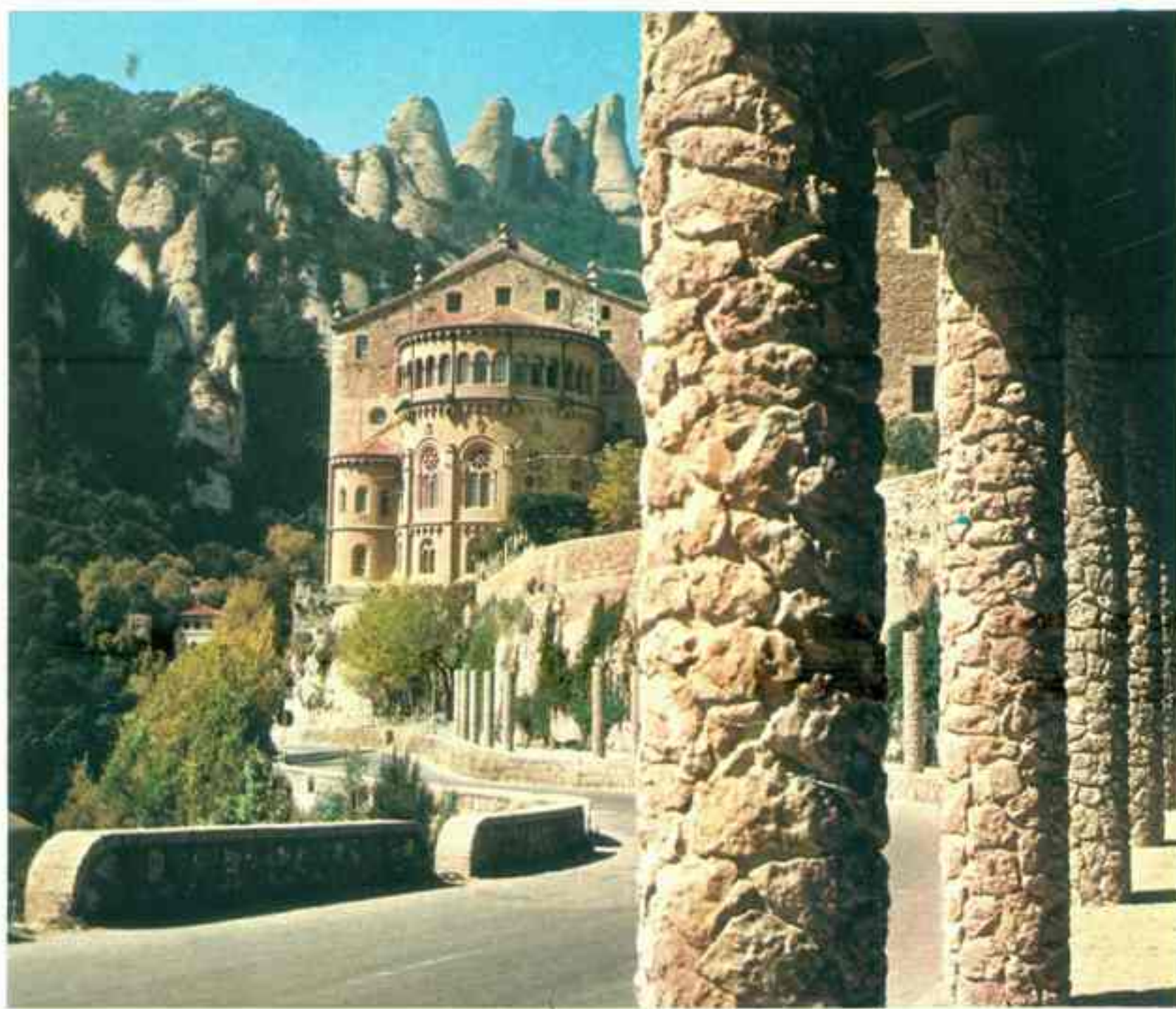
A partir del siglo XI Barcelona inició una intensa actividad marinera, base de su expansión por el Mediterráneo, de tal manera que en el siglo XIII contaba ya con 47 representaciones consulares en otras tantas ciudades; pero el máximo esplendor lo alcanzó en el siglo XV, época en que sus dominios se extendían por el Sur de Italia, Grecia y diversas islas mediterráneas.

Durante esta primera época se crearon nuevos barrios hacia el Este y hacia el Sur, que en el siglo XIII fueron encerrados en el primer cinturón de murallas medievales. Más tarde, en 1359, se encerró el arrabal del Oeste dentro de una nueva muralla, que se unía con la anterior junto a las Atarazanas Reales. También son obras de este período la creación del puerto (1438), la de la Universidad (1451) y la *Taula de Canvi* (1401), primera institución bancaria que controlaba gran parte del comercio marítimo.

La prosperidad de Barcelona se prolongó hasta principios del siglo XVIII; entonces la victoria de Felipe V en la Guerra de Sucesión, significó la pérdida de sus libertades políticas, el traslado de la Universidad a Cervera y un fuerte colapso de su economía.

Con la amnistía de 1725, la autorización para comerciar con América (1756) y la liberalización del comercio (1765), empezó un nuevo período de crecimiento demográfico (111.410 hab. en 1786) y de desarrollo industrial, que se caracterizó por la capitalización de la industria textil. En el plano urbanístico, destaca la edificación del barrio de la Barceloneta (1753) y el derribo de la muralla de la rambla (1774).

Al mediar el siglo XIX, la libertad de fabricación (1834) y el retorno de la Universidad a Barcelona (1837) supuso un nuevo resurgimiento, que coincidió con la



El monasterio benedictino de Santa Maria de Montserrat, en la sierra del mismo nombre, al Noroeste de Barcelona. Fundado en el siglo XI en el mismo lugar que había ocupado dos siglos antes una pequeña capilla, muy pronto polarizó la devoción mariana de toda Cataluña, venerándose en él la imagen de la Virgen Morena, patrona del antiguo principado. En los siglos XVI y XVII fue un importante centro de estudios teológicos. Montserrat presenta una silueta muy característica, debido a la orientación de la erosión de las aguas, según la red principal de grietas que presentan los conglomerados. (E.P.S.)



aparición de las máquinas de vapor, inauguración de los primeros ferrocarriles (1844), primeros bancos modernos y, ya mucho después, la electrificación de los tranvías (1886). Al mismo tiempo se derribaron las murallas y la ciudadela, cuyo recinto fue convertido en parque (1868). El desarrollo demográfico se manifestó en la construcción de un ensanche, según el plan Cerdá, y la incorporación al municipio barcelonés de otros periféricos. Tras estas anexionaciones, ya en 1897, Barcelona superaba el medio millón de habitantes. La culminación urbanística de estos años tuvo como exponente la Exposición Universal de 1888. La primera Guerra Mundial acentuó el ritmo de industrialización y crecimiento de la ciudad. Y esta nueva etapa culminó con otra Exposición Universal, la de 1929, año en que además se inauguraron los transportes subterráneos.

Actualmente, Barcelona no debe considerarse como una ciudad aislada, sino como el centro de una importante zona industrial y comercial, que abarca algo más de 3000 km² (el área metropolitana de Barcelona, aprobada en 1961, tiene 3297 km² y comprende 159 municipios), habitada, en 1968, por 3.386.396 habitantes

(más de 1000 por km²) y en la que se concentra el 20 % de la producción industrial española. Destacan en ella las grandes empresas mecánicas, químico-farmacéutica, textil (cerca del 80 % de la producción española) y artes gráficas.

El 64 % de la población que habita esta gran metrópoli industrial trabaja en la industria, mientras que el resto es absorbido por el sector del comercio y servicios, excepto el 1,2%, ubicado en el Maresme y el delta del Llobregat, que vive de la agricultura.

Las islas Baleares

El archipiélago de las Baleares es, desde hace siglos, parte integrante del Levante español y del área de la cultura catalana: exactamente desde 1228, cuando Jaime I de Aragón inició su conquista arrebatando, él y sus sucesores, esas islas a los moros. El archipiélago está formado por las islas de Mallorca (3626 km²), Menorca (689 km²), Ibiza (572 km²), Formentera (76 km²), Cabrera y de algunos islotes menores, con un total de 5014 km² y alrededor de medio millón de habitantes (102 por km²). El clima es suave y uniforme

(media de Palma de Mallorca: 9-10° en invierno y 23-25° en verano) y la atmósfera es de una limpidez excepcional, lo cual explica la afluencia de turistas y visitantes en todas las épocas del año.

El aspecto general es montañoso. Mallorca, en particular, está atravesada de SO. a NE. por cadenas que la dividen en dos regiones naturales, con puntos culminantes en el Puig Major (1445 m) y en el Puig de Galatzó (1025 m). Menorca constituye una altiplanicie casi uniforme (el pico más alto, el monte Toro, tiene 358 m) e Ibiza es un conjunto de colinas cubiertas de árboles. Los torrentes son escasos y con fuertes pendientes. Las costas, casi siempre recortadas, ofrecen numerosos puertos, bahías y calas: son especialmente hermosas las bahías de Palma, Alcudia y Pollensa, en Mallorca, la última de las cuales termina en el magnífico cabo de Formentor, y en Menorca, el puerto de Mahón.

El archipiélago debe al mar una gran parte de su originalidad. La pesca no es muy importante, pero las salinas sí lo son, especialmente las de Ibiza y Formentera.

En la vida política del Mediterráneo las Baleares tuvieron, en el transcurso de los

Vista del puerto de Palma de Mallorca, con el castillo de Bellver en primer término. Capital de las islas Baleares, Palma es, tanto por su posición como por su clima suave, uno de los centros turísticos más frecuentados de Europa. Es una hermosa ciudad situada al fondo de una amplia bahía y que en sus barrios antiguos conserva bellos edificios góticos y renacentistas, con característicos patios porticados y escaleras exteriores. El más notable monumento es la catedral, impresionante templo gótico que, próximo al mar, domina toda la población. Palma es la más importante ciudad del archipiélago y su puerto y aeropuerto registran un intenso tráfico, tanto turístico como comercial. (Archivo Rizzoli)



El puerto de Barcelona, junto con el antepuerto, abarca una amplia extensión. Puede albergar buques de gran tonelaje y tiene 10 km de muelles, junto a los cuales las aguas alcanzan de 8 a 10 m de profundidad. Los muelles están dotados de modernas instalaciones, con numerosas grúas, vías de ferrocarril y amplios tinglados. (Markal)

tiempos, cierta importancia estratégica: Ibiza fue base naval de los cartagineses (aún se conserva una gran necrópolis); el reino de Mallorca fue una talasocracia, y Mahón (Menorca), desde el fondo de su profundo puerto, vigilaba las rutas del Mediterráneo occidental. La necesidad de dominar el mar balear para proteger el comercio marítimo del reino de Aragón impulsó al rey Jaime I el Conquistador a emprender la conquista de Mallorca e incorporarla a la corona aragonesa en 1228. Más tarde, en 1286, Alfonso III llevó a cabo la conquista de Menorca.

En todo el archipiélago, pero especialmente en Menorca, se encuentran construcciones megalíticas — talayots y nave-

tas — que atestiguan estrechas relaciones con las otras islas mediterráneas en la prehistoria. El folklore conserva muchas peculiaridades: cantos, danzas (bolero mallorquín) e instrumentos musicales típicos; así como trajes femeninos y comidas de tipo mediterráneo oriental.

También la economía es mediterránea, con el consabido trinomio: olivo, vid y cereales (trigo, cebada, maíz). A partir del siglo XIX se desarrollaron considerablemente la horticultura y la producción de frutas. La exportación de fruta, fresca o seca, ha llegado a ser una importante actividad comercial: almendras, higos, limones, naranjas y, recientemente, albaricoques y pomelos se exportan en gran esca-

la. Por otra parte, la enorme afluencia de turistas, incrementada después de la segunda Guerra Mundial, ha hecho renacer la artesanía local, de antigua tradición morisca: en Palma y en otras ciudades se fabrican diversos objetos-recuerdo, a veces incluso con cierto valor artístico, así como también perlas artificiales. La habilidad de la mano de obra se pone de manifiesto asimismo en la industria del calzado, que especialmente en Menorca está muy desarrollada. Los talleres cartográficos mallorquines, que en la Edad Media trazaron famosos portulanos y mapas muy apreciados en el Mediterráneo, naturalmente ya no existen, pero todavía hay muy buenos tipógrafos.

También mediterránea es la tendencia a formar extensos núcleos habitados. Solamente Palma de Mallorca reúne más de un tercio de la población de las Baleares (169.754 hab.). Es una hermosa ciudad, con bellos edificios góticos (la imponente catedral y la Lonja, uno de los más hermosos edificios civiles góticos de toda España) y elegantes barrios modernos; cuenta además con infinidad de hoteles, casi todos construidos después de la segunda Guerra Mundial, y con un aeropuerto internacional que es el más activo de España en cuanto al número de pasajeros desembarcados y embarcados. Respecto a la renta total, la única provincia de las Baleares ocupa el décimo tercer lugar entre las españolas.

Además de sus hermosas playas, amplias bahías y pintorescas calas rocosas, Mallorca es famosa también por sus grutas y cuevas subterráneas, de excepcionales dimensiones y belleza, descubiertas y estudiadas durante el siglo pasado por el espeleólogo francés Martel. Especialmente conocidas son las Cuevas del Drac, con "galerías" de más de dos kilómetros de longitud.

Menorca, cuya población se concentra casi exclusivamente en Mahón y en Ciudadela, e Ibiza, la "isla blanca", conocida ya por los fenicios, son notables, como ya se ha dicho, por los restos prehistóricos y arqueológicos, que testimonian la remota antigüedad de la presencia humana en estas islas españolas del Mediterráneo occidental.

ESPAÑA POLITICA Y ECONOMICA

El Estado español es oficialmente un Reino; una Monarquía tradicional, católica y representativa, nacida a consecuencia del Alzamiento Nacional del 18 de julio de 1936. Si bien actualmente el Jefe del Estado es el general Francisco Franco Bahamonde, siguiendo lo previsto por la Ley de Sucesión de 1947, éste designó, en julio

de 1969, como sucesor suyo y a título de rey al príncipe Juan Carlos de Borbón, nieto de Alfonso XIII, el último rey de España.

A poco de iniciarse el Alzamiento Nacional, la Junta de Defensa que entonces se creó promulgó un decreto que expresaba la necesidad de transferir sus funciones

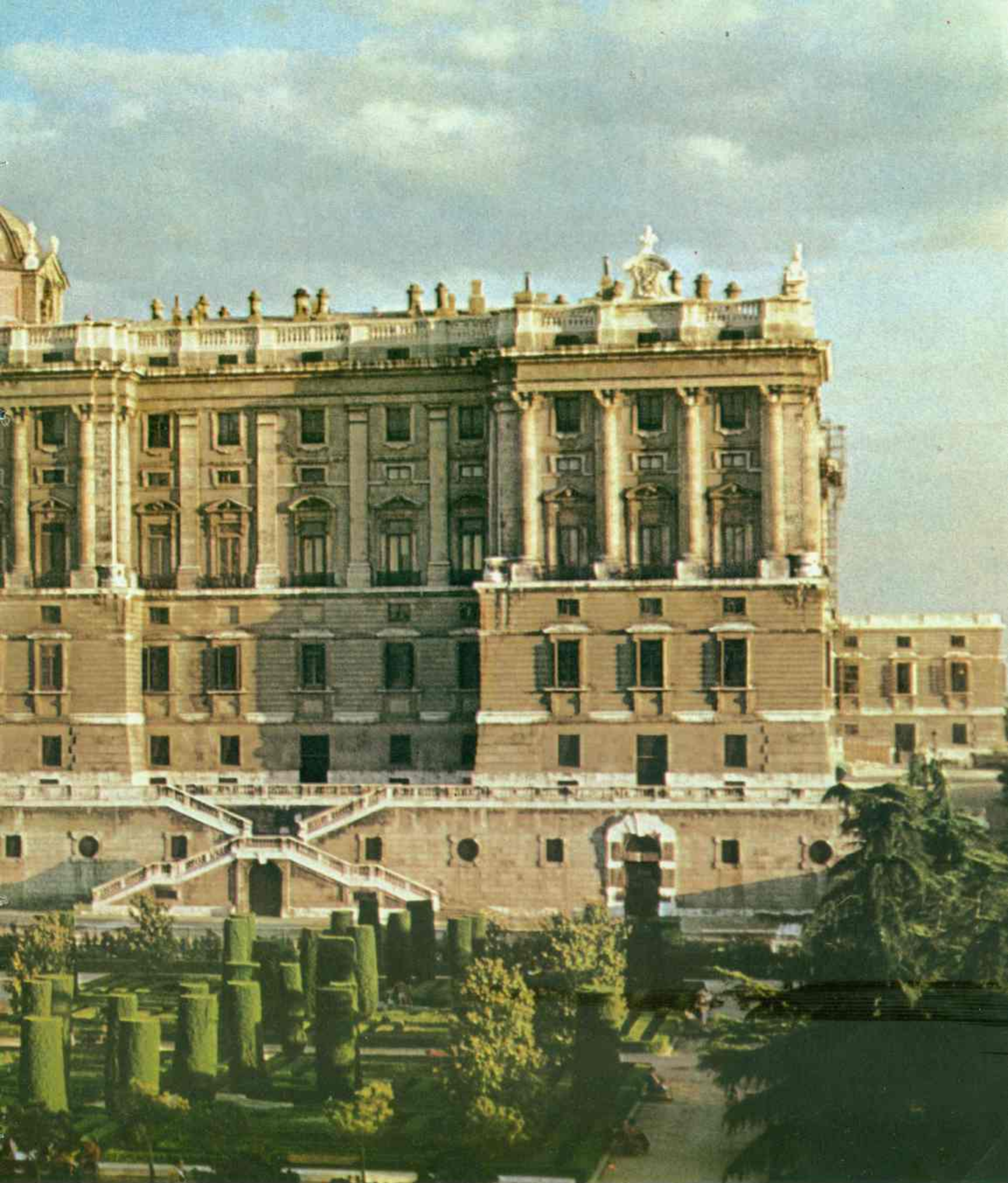
y atribuciones a un mando único, para hacer frente, de la manera más eficaz, a las necesidades que presentaba aquel trascendental momento histórico que vivía el país. Ese mando único recayó en el general Franco, quien, en consecuencia, fue investido como Jefe del Estado Español y Generalísimo de los Ejércitos.



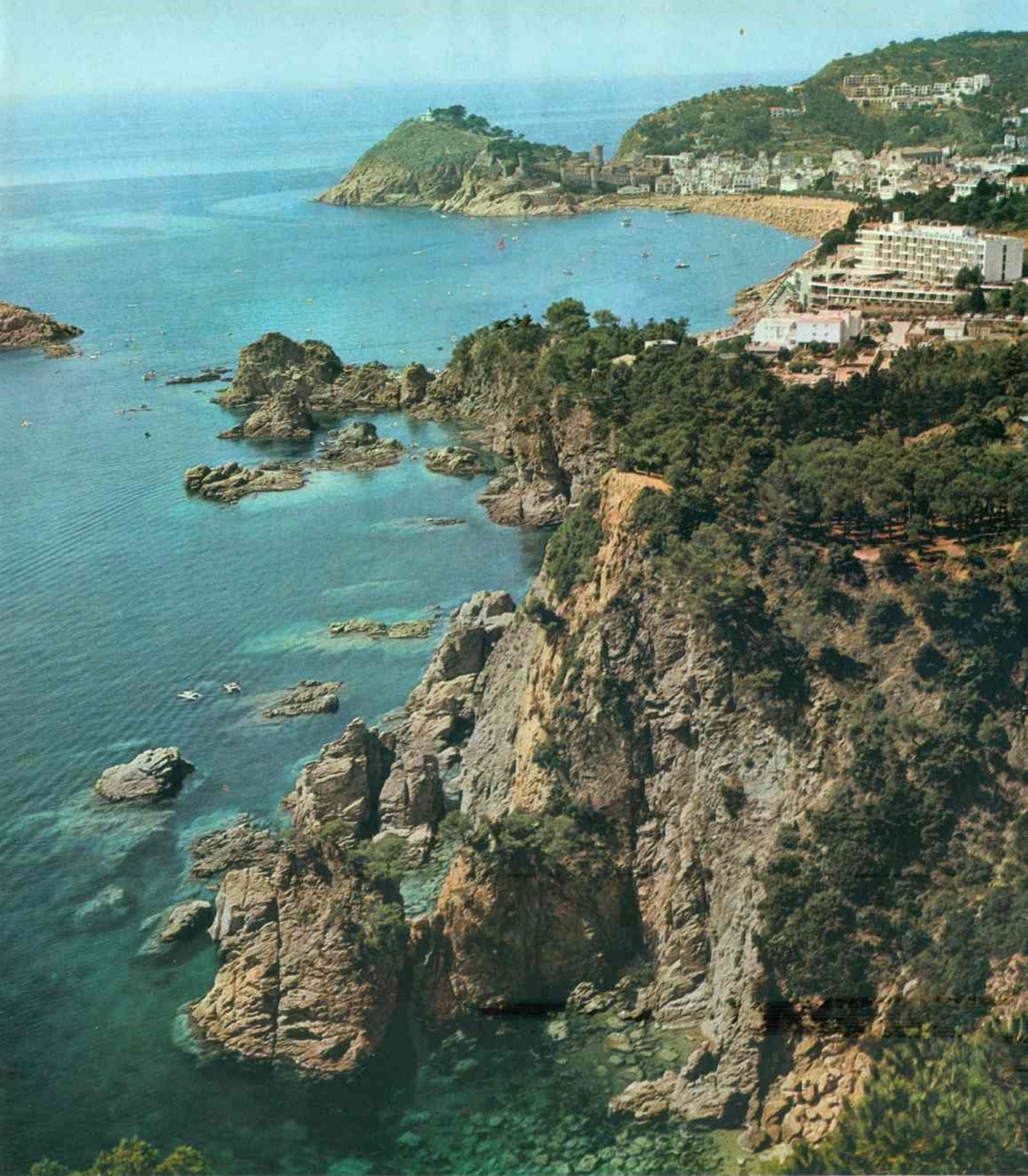
Barcelona: templo de la Sagrada Família, obra maestra del arquitecto catalán Antonio Gaudí, que trabajó en ella hasta su muerte. El edificio, de estilo personalísimo, se empezó a construir en 1883 pero no llegó a terminarse (sólo se levantó una fachada y cuatro torres). Actualmente se sigue su construcción (según los diseños dejados por Gaudí), pero las obras avanzan a un ritmo muy lento. En Barcelona se conservan otras obras de ese arquitecto, en las que destaca claramente su gusto por la arquitectura gótica y por la decoración exuberante; entre dichas obras cabe recordar, por ejemplo, el Parque Güell y la famosa casa del paseo de Gracia conocida popularmente con el nombre de "La Pedrera". (Arch. MAS)



Vista del Palacio Real de Madrid. Se alza majestuosamente a orillas del Manzanares, sobre un altozano que, según la tradición, había sido ocupado tiempo atrás por un viejo alcázar medieval. Lo mandó construir el rey Felipe V, primer monarca español de la Casa de Borbón; las obras se iniciaron en 1737, bajo la dirección del arquitecto italiano Filippo



Juvara, y a su muerte las siguió Juan Bautista Sachetti. Es un edificio de planta cuadrangular, con cuerpos salientes en los ángulos; impresiona por la grandiosidad de su conjunto y por la severa belleza de sus líneas neoclásicas. El interior está ricamente decorado con valiosas pinturas, tapices y muebles de grandes artistas. (Mairani)



Tossa de Mar en la Costa Brava. Con su pequeño núcleo antiguo encaramado en un promontorio, la villa de Tossa es hoy una de las poblaciones más visitadas por los turistas. La Costa Brava, así llamada por el aspecto áspero y rocoso que presenta, se extiende desde la risueña población de Blanes hasta la frontera francesa, alcanzando una longitud de unos 120 km. (S.E.F.)

En los años que siguieron, la nueva ordenación política española se fue articulando mediante la promulgación de leyes fundamentales, como, por ejemplo: el Fuero del Trabajo (1938); la Ley Constitutiva de las Cortes (1942); el Fuero de los Españoles (1945); la Ley del Referéndum (1945), que admite el ejercicio por el pueblo de la democracia directa; la de Sucesión (1947), aprobada por referéndum popular; la de los Principios del Movimiento Nacional (1948); la Ley Orgánica del Estado, aprobada también por referéndum popular en 1966 y que reglamenta toda la estructura institucional.

El poder ejecutivo corresponde al Jefe del Estado, que a la vez preside el gobierno; no obstante, se trata de cargos distintos y que pueden separarse. El Consejo del Reino desempeña la misión de orga-

nismo consultivo permanente del Jefe del Estado en determinados asuntos de su competencia.

El Consejo de Regencia fue creado con la misión de asumir el poder en caso de fallecimiento o incapacidad del Jefe del Estado y convocar una reunión del gobierno y del Consejo del Reino para que éstos propusieran a las Cortes un posible regente o monarca.

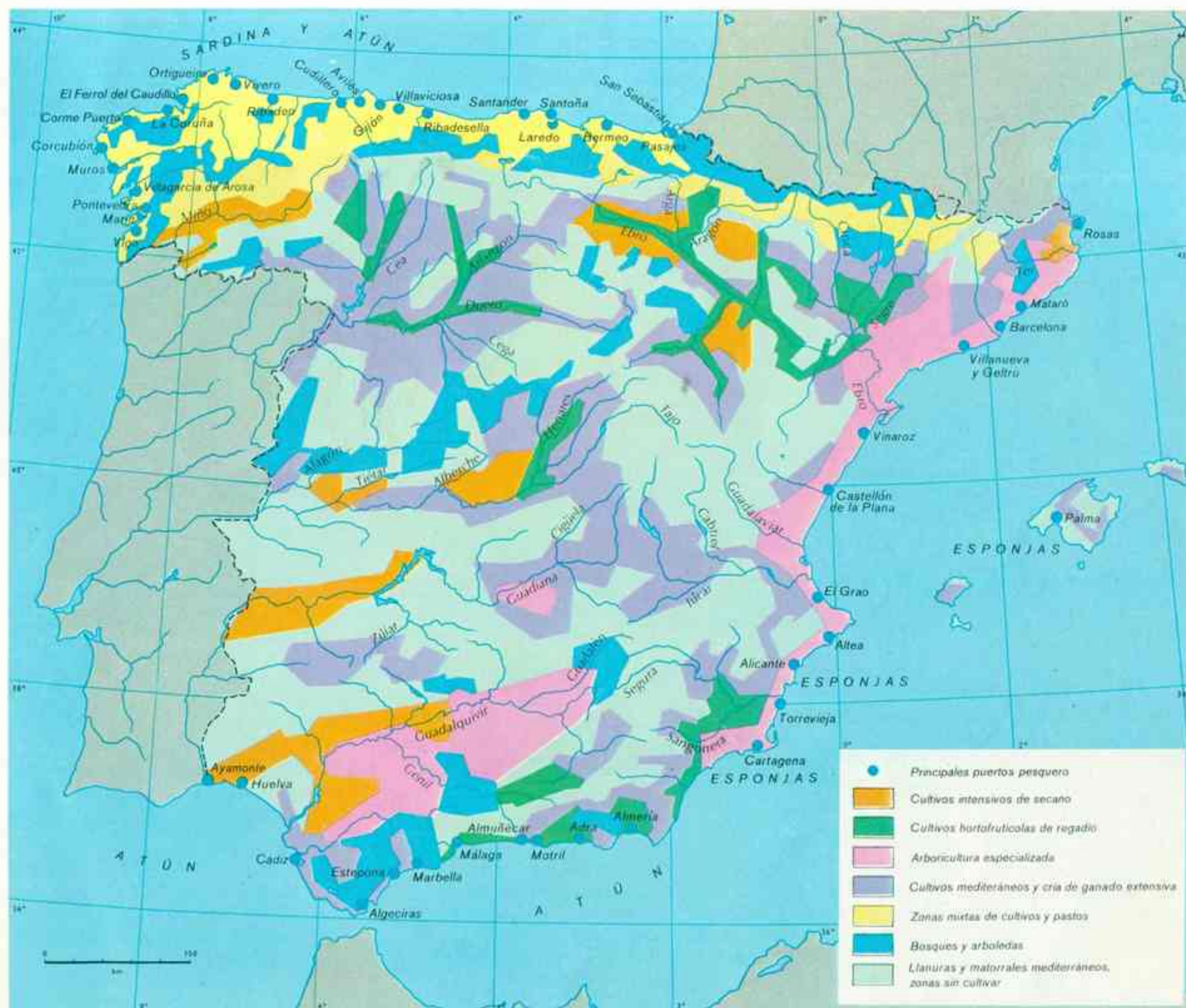
El gobierno está compuesto por el Jefe del Estado — que lo preside, como ya se ha dicho —, un vicepresidente del gobierno y los siguientes ministros: de Asuntos Exteriores, Justicia, Ejército, Marina, Aire, Hacienda, Gobernación, Agricultura, Educación y Ciencia, Trabajo, Comercio, Industria, Obras Públicas, Vivienda, Información y Turismo, y los ministros Secretario General del Movimiento, de Re-

laciones Sindicales y Comisario del Plan de Desarrollo.

La misión de las Cortes Españolas estriba en la elaboración y preparación de Leyes. En ellas se encuentran representados todos los elementos de la sociedad española, y sus componentes, en número de 534, reciben el nombre de procuradores, que en unos casos pueden ser nombrados por elección y en otros por designación. Las Cortes, en su labor legislativa, funcionan por comisiones y en pleno.

También existe en España un notable conjunto de organismos consultivos, como son el Consejo Nacional del Movimiento, el Consejo de Estado, el Consejo de Economía Nacional, etc.

En el plano internacional, España es miembro de la ONU y de la Organización de Cooperación y de Desarrollo Económi-



UTILIZACIÓN DEL SUELO EN ESPAÑA. Aunque en los últimos años, y debido a diversas causas, la población campesina ha disminuido notablemente, los productos agrícolas siguen siendo un factor fundamental en la economía española. Los cereales y cultivos arbóreos cubren el 40,6 % de la superficie del país; los prados y pastos permanentes, el 27,2 %, los bosques el 22,3 %. El clima permite una gran difusión del cultivo de ciertos árboles, como olivos, vid y frutales, en tanto que los bosques producen especialmente corcho y resinas. La pesca representa a su vez una baza económica bastante considerable, con una importante flota pesquera y más de un millón y medio de toneladas pescadas.



Vista aérea de la moderna Ciudad Universitaria de Madrid. El enorme conjunto se extiende sobre una colina al Noroeste de la capital, y fue completamente reconstruido después de la guerra civil. Comprende una serie de edificios que albergan las distintas facultades, instituciones y colegios. Madrid, centro de la vida cultural española, cuenta con magníficas colecciones de arte, entre las que figura la del Museo de Prado, uno de los más importantes que existen. (Arch. Rizzoli)

co. No pertenece a la NATO, pero mantiene acuerdos de cooperación militar con los Estados Unidos de Norteamérica. En cuanto a sus relaciones con la Comunidad Económica Europea o Mercado Común, instituido por el tratado de Roma de 1957, ha solicitado su asociación con dicha entidad y en espera de su ingreso definitivo estableció con ella un tratado preferencial en 1970.

Lengua y religión

La lengua oficial de España es el castellano, lengua románica hablada en Castilla durante la Reconquista y difundida posteriormente por el resto de España, América, Filipinas y Mediterráneo oriental (entre las comunidades de los judíos sefarditas expulsados de España en 1492), hasta el punto de que hoy día es uno de los idiomas más hablados del mundo — más de 200 millones de personas — y que ha dado lugar a una rica y variada literatura, consagrada por el Premio Nobel concedido a los comediógrafos Echegaray y Benavente, al poeta Juan Ramón Jiménez y a los hispanoamericanos Gabriela Mistral y Miguel Ángel Asturias.

En Cataluña, en el antiguo reino de Valencia y en las Baleares se habla el catalán, otra lengua románica o neolatina (lo habla el 24 % de la población española), y en Galicia el gallego, también de origen románico y emparentado con el portugués; finalmente, en las tres provincias vas-

cas y en parte de Navarra, especialmente entre la población rural, se habla el vascuence, lengua cuyos orígenes se desconocen y que no tiene ninguna relación con las demás lenguas europeas. Es hablada, aproximadamente, por un 3 % de la población española.

Desde el punto de vista religioso la mayoría de la población profesa la religión católica, reconocida como "la única de la nación española" por el artículo primero del Concordato del 28 de agosto de 1953, que rige todavía las relaciones entre la Santa Sede y el gobierno español. Las minorías protestante (casi 31.000), hebrea (5300) y musulmana (algo más de 1000, aparte, naturalmente, las plazas de soberanía en Marruecos y en el Sahara Español) son insignificantes en cuanto a su número y tienen completa libertad para practicar su culto, pero no pueden hacer propaganda de su fe. En 1968 se abrió en Madrid la primera sinagoga, exactamente 476 años después de la expulsión de los judíos.

En virtud del citado Concordato de 1953, la Iglesia goza en España de varios privilegios: desde las asignaciones al clero secular a las subvenciones para la construcción de iglesias y seminarios, y desde la libertad de poseer bienes a la de regir escuelas y colegios. El matrimonio religioso tiene pleno efecto civil y el civil se admite tan sólo entre los no católicos. No existe el divorcio, y los bienes eclesiásticos

disfrutan de algunas exenciones fiscales. Los nombramientos de los obispos son efectuados por la Santa Sede, pero sobre propuesta del gobierno. Respecto a este último punto se está trabajando en una revisión del Concordato, por lo que actualmente varias de las 68 diócesis españolas se hallan vacantes. Durante los últimos años, paralelamente a la renovación iniciada por el Concilio Vaticano II, se ha empezado a manifestar cierto disenso por parte de las minorías progresivas católicas, no sólo compuestas por seglares, casi siempre jóvenes, sino también por miembros del clero secular y regular, en especial los más cercanos por su ministerio a las clases obreras o menos acomodadas de la población. No obstante, una gran encuesta efectuada en 1970 por parte de la jerarquía, entre varios miles de sacerdotes, ha demostrado que el clero español acepta plenamente las directrices emanadas del citado Concilio Vaticano II.

Instrucción y medios de comunicación social

Según los últimos datos estadísticos relativos a 1968-1969, los alumnos de las escuelas elementales (periodos preescolar y de escolaridad obligatoria) sumaban un total de 4.390.000, al servicio de los cuales hay 91.730 unidades escolares dependientes del Estado, 18.297 de la Iglesia y 16.310 privadas. Estas cifras se revelan como insuficientes para atender las necesi-

dades de la población escolar, la cual, en 1968, registraba un déficit de 414.124 puestos para las edades comprendidas entre los 6 y 14 años.

La enseñanza media comprende, en todas sus modalidades, 1.154.827 alumnos, 834.290 de los cuales, en el año 1966, estudiaban bachillerato. El 21 % aproximadamente lo hacían en centros oficiales, mientras que la mayor parte del resto se repartían en centros privados regidos por órdenes religiosas. En 1968 se contaba con 2482 centros de enseñanza media.

La enseñanza superior se imparte en 81 facultades universitarias y 26 escuelas técnicas superiores, en su mayoría del Estado, con 141.640 estudiantes y unos 5500 profesores. Entre los estudiantes universitarios el 18,4 % corresponde a la rama de ciencias, el 16,3 % a Medicina, el 37 % a humanidades y el 25 % a las escuelas técnicas (ingenieros y arquitectos).

Un problema muy grave de la Universidad española es el reducido número de profesores en relación con el número de estudiantes. Es también muy bajo, según las estadísticas de la Unesco, el porcentaje de licenciados españoles en relación con el número de habitantes (25 por cada 100.000 habitantes) y el de estudiantes que llegan a finalizar sus estudios.

Una ley general sobre Educación, aprobada en 1970, ha trazado las líneas de una reforma educativa de gran alcance, fundada en una instrucción primaria obligatoria y gratuita (de los 6 a los 14 años); una enseñanza media única de tres años (de los 15 a los 17) o bien un curso profesional obligatorio y gratuito para quienes no sigan la enseñanza media, y una instrucción universitaria dividida en tres ciclos: un ciclo de orientación (tres años), uno de especialización en las diversas facultades (dos años) y un tercer ciclo para posgraduados que continúen en la investigación y enseñanza universitaria. La misma ley tiene previsto un plan de financiación progresivo que, desde 29 mil millones de pesetas en 1970, ha de alcanzar 93 mil millones en 1981.

Por lo que se refiere a los medios de comunicación social, la prensa diaria está representada por 113 periódicos, de los que 86 corresponden a la mañana y 27 a la tarde. Las tiradas van de un máximo de 250.000 ejemplares (el caso de *ABC* de Madrid, de propiedad privada) y 220.000 de *Pueblo*, de Madrid, órgano de los Sindicatos, y de *La Vanguardia* de Barcelona (propiedad privada), a la mínima de algunos miles de ejemplares de varios periódicos de provincias. Como es natural, los periódicos están más difundidos en las zonas de mayor desarrollo económico (Madrid, Barcelona, provincias vascongadas, Valencia, Aragón, etc.). Las revistas ilus-

tradas gozan del favor de casi un 60 % de la población española.

En cuanto a edición de libros, una estadística de la Unesco, efectuada en 1967, atribuía a España el sexto lugar del mundo en cuanto al total de títulos editados (19.380), precedida por la URSS, Estados Unidos, Gran Bretaña, Japón y Alemania. Sin embargo, esta cifra, que alcanzó su máximo en 1969 (20.031 títulos), muestra cierta tendencia a la disminución para ajustarse más proporcionalmente al número de ejemplares editados. Entre esos títulos existe un gran porcentaje de traducciones (más de 2000, lo cual revela un gran interés por la cultura extranjera) y de reediciones de textos clásicos; eran pocas, en cambio (casi una décima parte), las obras de carácter técnico y científico.

El cine, protegido por una importante subvención del Estado, produjo, en 1969, 125 películas de largo metraje (82 nacionales y 43 en régimen de coproducción) consideradas incluso demasiadas y en general con un nivel no muy alto a juicio de los críticos. En 1968 se concedieron 351 permisos de importación y doblaje de películas extranjeras. Los cines en funcionamiento son 7761 y los ingresos son considerables.

El teatro acusa cierta crisis, aun cuando solamente en Madrid haya más de veinte mil localidades teatrales. Existen Teatros del Estado (Nacionales), donde generalmente se representan obras clásicas, pero

la actividad teatral más interesante es la de los pequeños teatros "de cámara" estudiantiles y "experimentales".

La radio cuenta con 222 estaciones transmisoras y casi 8 millones de aparatos receptores. La televisión, inaugurada en 1956, depende del Estado y tiene casi 4 millones de aparatos receptores.

Vida económica

La población activa

La distribución de la población española es irregular. Desde el punto de vista geográfico, primero hay que distinguir una España interna, que comprende el 68 % del territorio nacional pero que está habitada solamente por el 44 % de la población (casi 40 habitantes por km²), y una España periférica, que con poco más del 31 % del territorio contiene el 55,5 % de la población (106 habitantes por km²). Este dato ya proporciona un primer indicio sobre el nivel económico de ambas zonas. Otro indicio es la distribución de los habitantes; más de la mitad de los municipios españoles (según el censo de 1960) tienen menos de 1000 habitantes cada uno, representando tan sólo el 7,3 % de la población. En contraste con este "minifundismo municipal", en 61 centros con población superior a los 50.000 habitantes se reúne más del 36 % de la población total, y en una docena de éstos la población tiende a

La fachada plateresca de la Universidad de Salamanca, una de las más célebres y de más glorioso historial del mundo. Fue creada por Alfonso IX de León en el siglo XIII y en el XVI figuraba entre los más importantes centros culturales de Europa; de ella se expandió por Occidente la cultura árabe de aquel entonces. La ciudad de Salamanca, situada a orillas del río Tormes, es rica en monumentos antiguos, los cuales, con su característico color ocre, dan al ambiente de la noble ciudad una apariencia bella y original. (G. Ricatto)





La fértil huerta de los alrededores de Sagunto, en la provincia de Valencia, donde se cultiva la vid, agrios y olivos. Los cultivos se van sucediendo en un orden perfecto, sólo de vez en cuando interrumpido por las casas de los huertanos. (Lauros-Pavlovsky)

aumentar constantemente a causa del conocido fenómeno del urbanismo. Dos únicas provincias, Madrid y Barcelona, reúnen casi un quinto de toda la población española. El fenómeno es inquietante, ya que es evidente que el gran número de municipios con población ínfima impide atender las necesidades indispensables de la población; y, análogamente, el pequeño número de municipios superpoblados y que siguen en constante aumento, ocasiona dificultades incluso más graves.

El coeficiente de la población activa es del 38,6 %, cifra que se halla a un nivel inferior al de la mayoría de los países eu-

ropeos; la causa de esta inferioridad es la escasa participación de la mujer (17,7 %) en las diversas actividades del país.

Según datos de 1967 la población activa española estaba constituida por 12.572.300 trabajadores repartidos de este modo:

| | |
|-----------------------------------|--------|
| Agricultura y pesca | 29,4 % |
| Industrias extractivas | 1,2 % |
| Industrias fabriles | 25,8 % |
| Construcción | 8,5 % |
| Agua, Gas, Electricidad | 0,8 % |
| Comercio | 11,3 % |
| Transportes | 5,0 % |
| Otros servicios | 18,0 % |

La población ocupada en la agricultura y pesca, que en 1960 ascendía a casi 5 millones (41,66 %), en 1968, o sea a ocho años de distancia, había bajado a 3.756.600, con una pérdida de más del 10 %. Este proceso de reducción de la población agrícola se produce, como es sabido, en toda Europa; pero en España asume proporciones inquietantes, sobre todo por su rapidez. Correlativo a este fenómeno es el aumento de la emigración interna. En el período 1951-1960, dieciocho provincias españolas periféricas (especialmente Andalucía, Extremadura, Galicia y otras con rentas bajas) perdieron más de un millón de habitantes activos en favor de Madrid, Cataluña y zonas industriales del Norte, creando a éstas graves problemas, sobre todo en lo referente al alojamiento y a los obreros no cualificados.

Al mismo tiempo, debido al plan de estabilización económica de 1959-1961, claramente beneficioso para nuestra economía, aumentó la emigración española hacia diversos países europeos, especialmente los del Mercado Común, en los que los trabajadores españoles llegan al millón aproximadamente. La aportación en divisas por parte de esta mano de obra (más de 300 millones de dólares en los últimos años; el doble de lo que rinde a España la exportación de agrios) representa, junto con el turismo, uno de los ingresos con los que se recupera el equilibrio de una balanza comercial en la que hay preponderancia de las importaciones sobre las exportaciones. Los emigrantes que se desplazan tan sólo para efectuar determinadas labores agrícolas en algunas épocas del año (especialmente a Francia) se calculan en 100.000.

Para favorecer la agricultura española por medio de la colonización interna y el aumento de las áreas de regadío, en 1939 se creó el Instituto Nacional de Colonización. Este organismo, en 23 años (1939-1962), ha expropiado o comprado más de 421.000 hectáreas de terreno, conservando en propiedad 334.771 hectáreas, lo cual le convierte en el mayor administrador de tierras cultivadas del país. El Instituto Nacional de Colonización ha colocado en este período un total de 45.299 colonos, ha transformado en zonas de regadío diversas tierras que antiguamente pertenecían al régimen de secano y ha favorecido, entre otros cultivos, aquellos cuyos productos podían servir como primera materia para ulteriores procesos industriales. El problema de los latifundios, que ha pesado durante siglos sobre la agricultura española y representó una de las más importantes barreras que impedían el desenvolvimiento económico del país, fue objeto de una ley (1953) que obligaba a los grandes propietarios a mejorar extensas

Ejemplares de toros jóvenes en una ganadería cerca de Mérida (Extremadura). La cría de toros de lidia se practica en campo abierto, en espacios muy amplios, donde los animales viven en libertad, desarrollando sus características cualidades de bravura y resistencia. El patrimonio zootécnico español, que en la Edad Media alcanzó tan alto nivel, ha descendido en la actualidad como consecuencia del impulso dado a la agricultura y a la repoblación forestal. (Titus)





zonas del territorio nacional que no estaban convenientemente aprovechadas, pero todavía, en la actualidad, predomina el régimen de las grandes propiedades sobre el de las de mediana o pequeña extensión.

La producción agrícola

A pesar de esta estructura agraria y la gran disminución de la población activa agrícola, los productos de la tierra representan un elemento fundamental de la economía española.

De los 50 millones de hectáreas del territorio nacional solamente 20 son tierras cultivadas, o sea el 40,6 % de la superficie total; el 49,5 % se destina a explotaciones forestales o de pasto, y el resto, el 9,9 %, es improductivo. La mayor parte del terreno cultivado, el 90 %, es de secano y de éste casi la mitad se destina al cultivo de cereales, y buena parte del resto al cultivo de árboles y arbustos, especialmente el olivo y la vid.

Los cereales, el olivo y la vid siguen siendo los productos clave de la agricultura española. Según las últimas estadísticas, de un total de 253 mil millones de pesetas de producción agrícola, más de 70 mil millones correspondieron a los cereales; más de 15 al vino, y casi 18 al aceite y diversos subproductos. En 1968, solamente el trigo cultivado en 3.963.000 hectáreas (casi todas de secano) alcanzó una producción de 53 millones de quintales métricos, cantidad casi suficiente para las necesidades del país (que van descendiendo como consecuencia del incremento del nivel de vida); en este mismo año la cebada superó los 34 millones de quintales métricos de producción, el maíz 14 millones y el arroz 3.620.000 (único cereal español

exportado). Importante fue asimismo la producción de centeno (3 millones y medio de quintales) y de avena (más de 5 millones de quintales métricos). Un organismo estatal, el Servicio Nacional del Trigo, compra el trigo al precio oficialmente fijado cada año; lo almacena en sus propios silos y lo distribuye después a los industriales o lo exporta. La mecanización agrícola ha experimentado muchos progresos (240.000 tractores en 1969 contra 41.300 en 1960).

La vid, cultivada en una extensión superior al millón y medio de hectáreas, produjo en los últimos años más de 38 millones de quintales métricos de uva, lo que permitió una abundante producción de vino — 23 millones de hectólitros — que ha dado a España uno de los primeros puestos en el mundo (después de Italia y Francia). Las principales regiones vinícolas son Castilla la Nueva y la Mancha (Valdepeñas, Manzanares, Tomelloso, Albacete), Cataluña (Panadés, San Sadurní, Sitges, Tarragona, Priorato), Andalucía (Jerez de la Frontera y Puerto de Santa María, famosas en todo el mundo, y también Niebla, Montilla y Málaga) y la Rioja, que produce los mejores vinos de mesa españoles (Logroño, Haro, Alfaro, Calahorra). Los vinos españoles se exportan a muchos países del mundo, y cabe señalar a este respecto que los vinos andaluces se exportan especialmente a Gran Bretaña. Es notable, además, la producción de coñac, champaña, aguardiente y otros licores, asimismo exportados en gran escala.

Muy extensa es también la zona de cultivo del olivo (prácticamente toda España, a excepción de Galicia y el litoral cantábrico). En 1968 la superficie cultivada

superaba los 2 millones de hectáreas — casi el doble de la de fines del siglo XIX — y la producción de aceite de oliva (4.800.000 quintales métricos en 1968) era la primera del mundo, seguida de Italia. Andalucía es la región olivarera por excelencia y dentro de ella figura en primer lugar la provincia de Jaén, dedicada casi exclusivamente a esta producción (con todas las ventajas y desventajas del monocultivo); le siguen Castilla la Nueva y Albacete, Extremadura, Cataluña, Levante y el bajo Aragón. Los principales clientes de España son Estados Unidos y Canadá (especialmente por lo que respecta a las aceitunas), y en Europa, Italia, que compra mucho aceite español de las zonas del Sur y del Este para refinarlo después, así como Francia y Gran Bretaña. La exportación proporciona a España casi 100 millones de dólares al año.

Entre los productos hortofrutícolas, el primer puesto corresponde a la patata (45 millones de quintales métricos según las últimas estadísticas); luego figuran las naranjas y mandarinas, con un total de 18 millones de quintales métricos — de los cuales se exportan 12 millones a los países del Mercado Común, con casi 150 millones de beneficio para la balanza española de pagos —, y siguen los tomates (13 millones de quintales métricos), la uva de mesa, cebollas, plátanos (casi todos de Canarias), manzanas, peras, limones y frutos secos. A pesar de que la competencia se ha ido haciendo más fuerte en los últimos años (Italia, Israel, Grecia, África del Norte), la producción hortofrutícola española se exporta todavía en gran escala y constituye, además, la base de una floreciente industria de conservas vegetales, con unas 500 fábricas (situadas en su

Badajoz (Extremadura), junto al río Guadiana, es el centro de una extensísima zona de pastos que permite la cría de ovejas y cerdos. La ciudad fue antaño la capital de un reino musulmán independiente y plaza fuerte muy fortificada. De este pasado conserva algunos restos de murallas, como la torre llamada de Espantaperros. La catedral de Badajoz, parecida a una fortaleza por sus líneas sencillas y severas, se remonta al siglo XIII, pero ha sido restaurada varias veces. (Lauros-Pavlovsky)



Alcornoques en Extremadura. También a lo largo de la costa mediterránea, sobre todo en Cataluña, existen grandes bosques con un tipo especial de encina (alcornoques) cuya corteza se utiliza para fabricar tapones, revestimientos aislantes, suelas de zapato y embalajes, lo que representa una apreciable fuente de riqueza. (Lauros-Pavlovsky)

mayoría en Murcia, Lérida, la Rioja y Navarra) que suman una producción de casi 250.000 toneladas.

Entre los cultivos industriales especialmente activos figura el de la remolacha azucarera (Valladolid, Cádiz, León, Sevilla, Burgos, Zaragoza y Zamora, además de cierta cantidad de caña de azúcar en algunas provincias de Andalucía), el de plantas textiles y el del tabaco. En la producción de azúcar España ocupa el décimo lugar en Europa, con un total de 630.000 toneladas, que no son suficientes para el consumo interior; en cuanto al algodón — introducido por los árabes en la Edad Media pero cuyo cultivo disminuyó mucho en el siglo XIX —, una activa política proteccionista ha conseguido elevar notablemente la producción en los últimos años, sobre todo en Andalucía y en Extremadura, hasta alcanzar las 65.000 toneladas de fibra, que, desde luego, tampoco son suficientes para las necesidades del país, por lo que es preciso importar el resto de Estados Unidos y de otros países (Egipto, México, Perú); finalmente, el tabaco, que es un monopolio del Estado, lo mismo que en otros países, se cultiva especialmente en las provincias de Cáceres, Granada y en las islas Canarias, con una producción de 31.200 toneladas. Mucho más limitada es la producción de lino, cáñamo, cacahuetes, girasol y lúpulo. Entre los arbustos, tiene cierta importancia

el cultivo del esparto, muy difundido en las provincias de Almería, Murcia y Granada (casi 23.000 toneladas de acuerdo con recientes estadísticas).

En cuanto a los cultivos forestales, el primer puesto corresponde al alcornoque, muy abundante en la Andalucía occidental, en Extremadura y en la provincia de Gerona (Cataluña), con una producción de 61.000 toneladas de corcho en 1968; la industria derivada de esta producción es casi toda catalana, y constituye una primacía española. Bastante abundante es también la producción de madera (más de 6 millones de m³).

La ganadería

El desarrollo de la agricultura, y en especial el impulso dado al cultivo del trigo, de las plantas textiles, de la remolacha azucarera y del tabaco, además de la ocupación de muchos pastizales por el Patrimonio Forestal del Estado para la repoblación forestal, han determinado una disminución de la cría de ganado, antigua tradición española, especialmente arraigada desde la Edad Media en el sector ovino trashumante.

Los bovinos registraron un pequeño aumento en el último decenio (de 3.640.000 a 4.021.000 cabezas), con una acentuada especialización en el sector lácteo, el único que registra un incremento efectivo y re-

vela una fuerte concentración en las provincias del Norte y Nordeste. El bajo rendimiento en cuanto a la carne y el aumento del consumo de ésta, paralelamente al aumento del nivel de vida, obligan, con cierta frecuencia, a importar carne congelada de América del Sur y de Europa oriental.

Lo ovino están en vías de disminución (más de 22 millones y medio en 1960 y unos 17 millones en la actualidad). Las zonas de máxima concentración son Extremadura, Andalucía occidental, la Mancha, Aragón y Castilla la Vieja. La producción de lana en bruto se aproxima a las 30.000 toneladas anuales, que no bastan para cubrir las siempre crecientes necesidades de este producto. Por ello, la supervivencia de la cría de ovinos parece obedecer no ya a la producción de lana, sino más bien a la de carne y leche por el alto precio que ambas alcanzan. Así, pues, la lana, que fue la mayor riqueza de la España medieval, ahora está destinada a una lenta e inexorable extinción, en la que indudablemente influye también la competencia cada día mayor de las fibras artificiales.

Aún más acusada es la disminución del ganado cabrio, del que algún economista augura su total desaparición. En cuanto al ganado porcino, parece recuperarse de cierta disminución debida a causas transitorias (enfermedades), y la industria sigue manteniendo fuerte demanda (6 millones y medio de cabezas en 1968, especialmente en Extremadura, Galicia, Andalucía occidental y en la provincia de Salamanca).

En cambio, el aumento del patrimonio avícola es enorme, habiendo pasado de los 23 millones de 1955 a más de 48 millones en la actualidad; la causa principal de este aumento es la difusión de granjas especializadas, con el uso de medios mecánicos y piensos especiales. La consecuencia más importante de todo ello es que España ya no tiene necesidad de importar huevos del extranjero, sino que incluso muy pronto los exportará. Reus (Cataluña) y Valladolid son hoy día los centros avícolas más importantes de la península.

La pesca

La pesca es una de las actividades que más se han desarrollado en España durante los últimos decenios, pasando de las 230.000 toneladas de pescado conseguido en 1927 (peces, crustáceos y moluscos incluidos) a casi 1.200.000 en los últimos años, por lo que el país ha pasado a ocupar el noveno puesto en el mundo. La flota comprende 369 barcos para la pesca "de altura" — que abarca hasta el Atlántico septentrional, Groenlandia y Terranova hacia el Norte, y hasta las costas africanas de Mauritania y Senegal hacia el

Sur — y otras 13.200 embarcaciones pesqueras para la pesca en aguas más cercanas, de tipo costero y en forma de actividad privada, con un total de 604.000 toneladas de arqueo en 1968. Las regiones pesqueras más importantes son las del Noroeste — que poseen casi la mitad de toda la flota y en las que se desembarca una cuarta parte del pescado —; el Sudoeste atlántico, desde Ayamonte a La Línea, zona favorecida por las migraciones de los atunes y de las sardinas y por la abundancia de crustáceos (puertos principales: Algeciras, Huelva y Cádiz), y las islas Canarias. Las Palmas de Gran Canaria es el segundo puerto pesquero español, después del puerto gallego de Vigo. Las Canarias sirven además de base a los pesqueros japoneses y rusos.

Casi una quinta parte del producto total de la pesca (300.000 toneladas) se destina a la industria conservera. En ese aspecto, la región más importante es Galicia, donde se concentra más del 60 % de dicha industria.

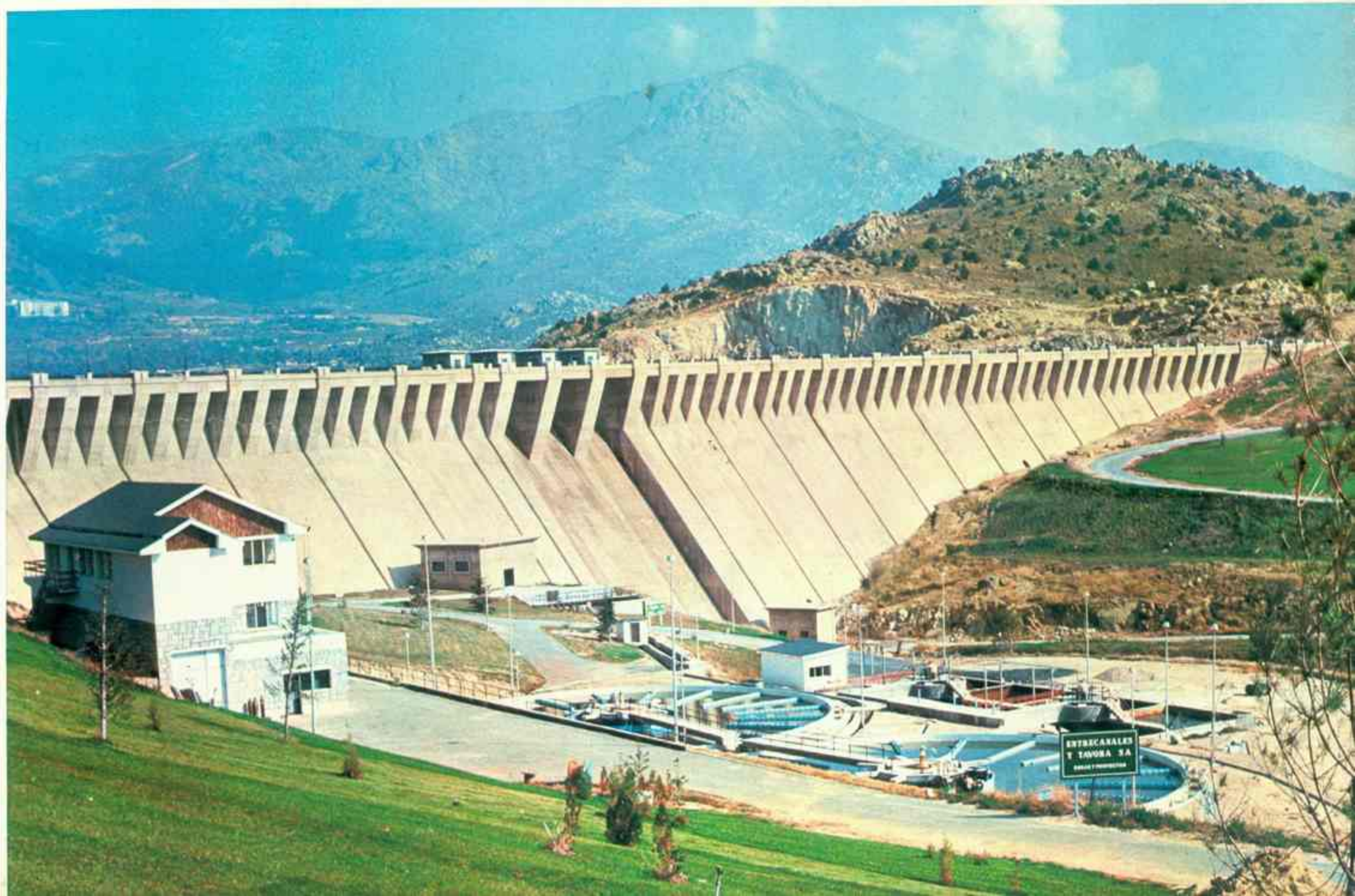
El desarrollo industrial

El proceso de industrialización ha sido más lento en España que en otros países de Europa occidental, debido a una serie de causas y factores, entre los que figuran la falta de muchas materias primas y la

escasez de capital disponible para aprovechar las riquezas mineras. Asimismo, la pérdida de las inmensas colonias americanas, en el siglo XIX, influyó negativamente en ese aspecto. Pero con la instauración definitiva del proteccionismo aduanero, en 1892, la industria nacional adquirió una notable expansión y solidez. Desgraciadamente, después de una serie de considerables progresos, realizados sobre todo en los periodos 1923-1930 y 1934-1936, la guerra civil primero y luego la segunda Guerra Mundial, perjudicaron en gran manera a la joven industria española. En 1941 se creó el Instituto Nacional de Industria (INI), que todavía hoy orienta los desarrollos del país en este sector. En la primera fase, hasta casi el año 1950, hubo que luchar contra la penuria de energía y de materias primas básicas (cemento, acero y metales no ferruginosos). Según los cálculos de Estadística, tomando como base el año 1929 (índice 100), el índice de 1942 era 112, y 133 en 1949. La situación empezó a mejorar desde 1950 en adelante gracias a la apertura a los mercados exteriores, a la ayuda americana, a los créditos concedidos por varios países europeos (Gran Bretaña, Francia y Bélgica) y al comienzo de la expansión del turismo, unido todo ello a la normalización de las relaciones internacionales. Así, pues, se ace-

leró el aumento de la producción industrial con un índice de 240 en 1955 y de 368 en 1961. Hoy día el INI participa preponderantemente en 64 empresas, con un importe total de más de 90 mil millones de pesetas, siendo notablemente eficaz su intervención en cuatro sectores importantes: la electricidad, la siderurgia, las construcciones navales y la elaboración del petróleo. Se han realizado, sin lugar a dudas, notables progresos que se ven confirmados por muchos indicios: mejoramiento general del nivel de vida, aumento de la producción automovilística, de las exportaciones, etc. Desde luego, quedan todavía importantes problemas por resolver. Las industrias españolas son, en general, demasiado pequeñas para poder producir a precios competitivos internacionalmente, y muchas de ellas sobreviven gracias a una fuerte protección aduanera. Su maquinaria, en muchos casos, necesita de un proceso de modernización si se quieren alcanzar niveles más altos de productividad. La industria española ha padecido durante mucho tiempo de una sensible y notable falta de la adecuada investigación científica en el campo industrial, lo que la ha llevado, en algunos sectores, a recurrir a la técnica extranjera. Para combatir tal deficiencia, es necesario alentar y acelerar esa investigación. El Consejo Superior de In-

Una presa en el Tajo, en Navacerrada. En España hay 2514 centrales hidroeléctricas que proporcionan una importante cantidad de energía. Actualmente se está desarrollando un programa de producción de energía atómica; funciona ya la central de Zorita de los Canes y están en construcción las de Santa María de Begoña y la de Vandellós. (Fiore)





Vista parcial de La Coruña. Situada frente al Atlántico, en una península que forma una amplia bahía, la ciudad tiene un puerto muy activo, tanto en lo que se refiere al tráfico de pasajeros como de mercancías (exportación de productos agrícolas, ganado, pesca; importación de carbón y petróleo). De remoto origen, la ciudad fue una colonia romana, y en la Edad Media adquirió cierta fama por la elaboración de tejidos, convirtiéndose en un gran centro comercial después del descubrimiento de América. (Lauros-Pavlovsky)

vestigaciones Científicas, creado en 1940 por el Estado, ha publicado muchos libros y revistas sobre diversas especialidades.

A los desequilibrios y a las tendencias inflacionistas de la década 1950-60, el Estado, tras haber aprovechado al máximo las posibilidades de desarrollo autárquico, opuso un plan de estabilización (1959) que fue sustancialmente beneficioso para la economía española. Sucesivamente se lanzó un primer plan de desarrollo según el modelo francés (1964-1967), con el que se consiguió que la renta nacional bruta alcanzase 1512 miles de millones de pesetas a precios del año 1967 y la renta individual 667 dólares, con aumento de la producción eléctrica, del acero, del cemento y de la fabricación de automóviles.

Un segundo plan de desarrollo (1968-1971) ha de aumentar en un 24 % la producción nacional y fijar la renta per cápita a más de 800 dólares, dando un particular impulso al sector agrícola y al de la instrucción pública. Cuantifica este plan la evolución de la magnitud de consumo en un 5,5 % anual; prevé que las inversiones crecerán en un 7 %, mientras que las importaciones lo harán a un ritmo del 9,4 % anual y las exportaciones del 12,5 %.

A pesar de los evidentes éxitos logrados por el primer plan y en parte por el segundo, aún no finalizado, sobre todo en el campo de la "acción concentrada" y del aumento de consumo, que superó las previsiones del primer plan, no se ha podido evitar un cierto proceso inflacionista, que adquirió características alarmantes durante el primer plan.

Las industrias base

La producción española de carbón procede de tres zonas principales: la asturiano-leonesa, que produce hulla y antracita; la meridional (provincias de Ciudad Real, Córdoba, Badajoz y Sevilla), que produce

asimismo hulla, y la catalano-aragonesa, que produce lignito. Esta producción alcanzó un gran nivel entre los años 1940 y 1958, llegando en este último a un total de 17 millones de toneladas. Después se ha estacionado, prácticamente, al nivel de 15 millones de toneladas anuales, debido quizá a la insuficiente mano de obra, al excesivo número de industrias extractivas (más de 500), a la lenta mecanización del trabajo y, sobre todo, por la competencia de la energía eléctrica y del petróleo.

Los precios de los carbones españoles, en relación con el de los importados, demuestran que la producción nacional de la cuenca del Cantábrico puede competir, salvo excepciones, con la del extranjero; en cambio, no ocurre así con los del Mediterráneo, que encuentran algunas dificultades, pues en ciertos casos los precios de los productos de importación resultan más económicos que los del carbón nacional. El problema de la mano de obra sigue siendo muy importante en el campo de la minería del carbón, aunque, afortunadamente, no se ha hecho más agudo por haber disminuido sensiblemente la emigración de obreros especializados.

El petróleo, que se importa en bruto por la CAMPSA, se refina en siete refineries: Santa Cruz de Tenerife, Escombreras (cerca de Cartagena), Puertollano (Ciudad Real), La Coruña, Minas de Riotinto, Algeciras y Castellón, con una producción de 18 millones de toneladas, según recientes estadísticas, con las cuales, además de abastecer el mercado nacional, se consigue un margen para la exportación. Los países que suministran el petróleo bruto son los del Próximo Oriente, África septentrional (Libia), la Unión Soviética y otros. En los sondeos petrolíferos realizados en territorio nacional y en el Sahara Español se encontraron, en 1964, los yacimientos de la región de La Lora (Burgos), cuya producción es limitadísima y los de la plataforma

costera frente al delta del río Ebro (1970), de los que aún se desconoce su capacidad productiva.

En cuanto al consumo de petróleo, España sigue una trayectoria muy parecida a la de la mayoría de países de Europa occidental; se distingue, no obstante, en la composición total del consumo de energía. Por lo general, la hidroelectricidad desempeña todavía un papel mucho más importante, en tanto que el empleo del gas natural y la energía nuclear están todavía en sus comienzos. No obstante, se puede asegurar que la aleatoriedad estacional de la hidroelectricidad, así como las especiales características de los yacimientos carboníferos españoles, conducirán a un mayor incremento del consumo de petróleo a fin de satisfacer más rápidamente la demanda energética actual.

La industria eléctrica, controlada en un cincuenta por ciento por cinco grandes sociedades y el resto por el INI, ha realizado notables progresos, sobre todo a partir de 1954. En 1969 la potencia instalada alcanzó los 13 mil millones de kw — de los cuales 8 millones eran de origen hidráulico, con una producción de 52.000 millones kwh. En los últimos años, el suministro de energía eléctrica en España se ha llevado a cabo con toda normalidad. Pero el ritmo de crecimiento de la demanda de dicha energía es muy elevado, ya que a partir de algunos años después de la guerra se ha mantenido un incremento anual de consumo del 11,2 %, porcentaje que ha sido ya superado últimamente. En la actualidad se está realizando un programa de producción de energía atómica, con más de un millón de kw de capacidad, con una instalación situada cerca de Guadalajara (central nuclear de Zorita de los Canes), otra en la provincia de Tarragona (central nuclear de Vandellós) y otra en la de Vizcaya (central nuclear de Santa María de Begoña).



Un pintoresco rincón de la ciudad de Córdoba: al fondo de la calle se ve el campanario de la catedral, antiguo alminar remozado y reedificado entre los siglos XVI y XVIII. En los antiguos barrios de esta ciudad andaluza, que aún conserva nobles vestigios de antiguas dominaciones y de un pasado de esplendor, se ven muchos rincones como el de la fotografía: callejuelas íntimas y recoletas con las fachadas de las casas cubiertas de flores.



Málaga: vista panorámica del puerto desde la fortaleza de la Alcazaba, el monumento árabe más importante de la ciudad. A la izquierda aparece la plaza de toros; a la derecha el paseo de la Farola, junto al cual se han construido recientemente modernos edificios y que termina en un faro de 37 metros de altura. Más lejos aparece uno de los rompeolas que cierran el puerto. Situada en el centro de una risueña bahía, Málaga está dividida en dos partes por el río Guadalmedina: al Este se halla la parte antigua y monumental, dominada por la colina de Gibralfaro, con la vieja fortaleza de origen fenicio remozada por los árabes; al Oeste se extiende la parte moderna e industrial. Málaga goza de la envidiable condición de ser la ciudad europea que, junto con algunas localidades del Sur de Sicilia, registra el mayor número de días de sol en invierno. (Mairani)

Industria minera y siderúrgica

Pese a la secular explotación, España cuenta todavía con considerables reservas de minerales de hierro, que se calculan, aproximadamente, en mil millones de toneladas. Al ritmo actual de extracción — que sobrepasa los tres millones anuales — existen disponibilidades para los tres siglos venideros. Los yacimientos más importantes se encuentran en el Norte (provincias de Vizcaya y Santander), en el Noroeste (León), en la cordillera Ibérica (Teruel) y en el Sur (Granada). Los yacimientos de plomo son conocidos desde épocas anteriores a la dominación romana, existiendo dos centros de particular importancia: Linares (Jaén) y Cartagena (Murcia). La última producción registrada ha sido de 104.000 toneladas de mineral y 81.700 toneladas de plomo de primera fusión. Dos zonas son particularmente ricas en cinc: la de Reocín, en Santander, y la de la sierra de Cartagena, en Murcia; ambas proporcionan, en conjunto, el 95 % de la totalidad de la producción española (según las últimas estadísticas, 80.000 toneladas de cinc). También es considerable la producción de cobre (minas de Riotinto, en la provincia de Huelva), con 8365 toneladas, además de 72.000 toneladas de cobre electrolítico, y la de mercurio, que se obtiene sobre todo del cinabrio de las minas de Almadén (Ciudad Real), conocidas desde el siglo IV a. de J.C. y consideradas como las más importantes que existen por su riqueza en mineral. La producción española de mercurio (más de 200 t anuales) es la más elevada del mundo y se exporta en un 90 %, especialmente a Estados Unidos. La bauxita es escasa, y en su mayor parte se encuentra en Cataluña (unas 3000 t), por lo que, para la considerable producción española de aluminio (89.372 t) se utiliza materia prima de importación. Por último, existen yacimientos de metales para aleaciones de hierro, como manganeso y wolframio, explotados según la demanda internacional, y pequeñas cantidades de antimonio, tungsteno, oro (13 kg en 1968), plata (54 t en 1968) y uranio, explotado en Extremadura y en otros lugares y refinado en la instalación de Andújar (Jaén).

Entre los minerales no metálicos, España es rica en sal común — las salinas se encuentran, especialmente, en el litoral mediterráneo, desde Alicante al cabo de Gata (Almería) y en el Atlántico (San Fernando, Chiclana, Puerto de Santa María) — y producen cerca de un millón de toneladas anuales, de las que una cuarta parte se exporta al extranjero; se encuentran también sales potásicas (Cataluña y Navarra), con casi un millón de toneladas, de las que también se exportan tres cuartas

partes: fosfatos (Cáceres y Sahara español), que no cubren las necesidades nacionales para la fabricación de abonos y, sobre todo, pirritas de hierro, que constituyen la materia prima para la fabricación de ácido sulfúrico. Las reservas más importantes de pirritas se encuentran en Andalucía, desde Huelva a Córdoba; en 1969 se obtuvieron más de 600.000 toneladas de pirritas ferrocobrizas, y casi dos millones de toneladas de pirritas de hierro.

En cuanto a la siderurgia, se halla localizada en tres regiones: Vizcaya, donde surgieron los primeros altos hornos españoles en el siglo pasado, empleando el hierro local y el carbón inglés; Asturias, actualmente la primera provincia siderúrgica española en orden de importancia (Gijón, Avilés), y Levante (altos hornos de Sagunto). Las instalaciones vizcainas, situadas en su casi totalidad en la ría del Nervión, cerca de Bilbao (con dos secciones: Baracaldo y Sestao), y las de Sagunto son de propiedad privada; las asturianas pertenecen al INI. La siderurgia catalana, que no posee altos hornos, se dedica a la producción de aceros especiales (Pueblo Nuevo, Hospitalet, Barceloneta). En general la siderurgia española está protegida y obtuvo beneficios entre los años 1939 y 1962, pero descuidó algo la necesidad de modernizarse, por lo que en la actualidad se enfrenta con dificultades y sus exportaciones han experimentado una disminución, en tanto que aumentan las necesidades y las importaciones. La producción, según las últimas estadísticas, es de

3.300.000 toneladas de lingote de hierro y de casi 6 millones de toneladas de lingote de acero; las exportaciones corresponden al mineral de hierro en bruto, que no puede ser transformado en su totalidad por las instalaciones nacionales, y las importaciones — cerca de 2 millones y medio de toneladas — tienden a cubrir el déficit de la producción de productos básicos (hierro y acero).

Otras industrias

El consumo de cemento aumentó de tal manera entre los años 1962 a 1965, a causa de un abrumador incremento de la construcción (debido a leyes de liberalización y a la ayuda estatal), que las importaciones alcanzaron los 2 millones y medio de toneladas en el último año citado. En la actualidad, la demanda nacional está casi totalmente cubierta por la producción española — unos 30 millones de toneladas — a la que atienden sesenta fábricas situadas en muy diversos puntos del país (Oviedo, Guipúzcoa, Navarra, Sevilla, Barcelona, Zaragoza, etc.), asociadas en una especie de *trust*. Análogo desarrollo ha tenido la producción de materiales de construcción, elementos prefabricados, cerámicas, vidrios, yeso, materiales sanitarios, etc. La industria del vidrio, en la que participa capital francés, cuenta con importantes establecimientos en Bilbao, Arijia (Santander), Barcelona, Sevilla y otras localidades; la de la cerámica, de muy antiguo origen (pues ya fue culti-

Madrid: vista aérea de la Puerta del Sol. Esta amplia zona, en forma de hemiciclo, es el centro del viejo Madrid y su nombre proviene de una puerta que se abría en la antigua muralla de la ciudad y de un Sol dibujado sobre la luneta de una pequeña iglesia que hoy ya no existe. Las demoliciones de viejos edificios y la creación de nuevas arterias urbanas cambiaron profundamente el primitivo aspecto de esta parte de la ciudad, que sigue siendo aún el tradicional centro de la vida madrileña. (Archivo Rizzoli)



vada por los árabes en la Edad Media), tiene sus centros históricos en Talavera (Toledo), Manises (Valencia), La Cartuja (Jerez), Segovia, etc.

La industria química, favorecida por la abundancia de algunas materias primas (piritas, cloruro sódico, potasa) y por años de política proteccionista (1939-1959), se encontró luego en dificultades por la falta de otras materias primas (petróleo, por ejemplo) y, sobre todo, por el todavía insuficiente desarrollo tecnológico del país, por lo que tuvo que recabar patentes y capitales extranjeros que, en algunos sectores — especialmente en la industria farmacéutica — alcanzan un sensible volumen. Un defecto congénito es la excesiva fragmentación de las empresas: de 6992 fábricas de industrias químicas, sólo 26 cuentan con más de 500 obreros. Sin embargo, el valor total de la producción química ha aumentado muchísimo en los últimos años: de 28.000 millones y medio de pesetas, en 1962, pasó a más del doble en 1970. Se han producido especialmente grandes cantidades de ácido sulfúrico — más de 2 millones de toneladas — de superfosfatos, de abonos nitrogenados, de ácido nítrico, de ácido clorhídrico, sosa cáustica, sosa Solvay, etc. También se encuentra en notable desarrollo la producción de materias plásticas y resinas sintéticas, con instalaciones en Barcelona, verdadera capital de la industria química española, en Madrid y en algunas otras lo-

calidades (210.000 toneladas, aproximadamente, de acuerdo con las más recientes estadísticas). También la química del petróleo, nacida en torno a las nuevas refinerías de este producto, revela un notable impulso.

Industrias de transformación

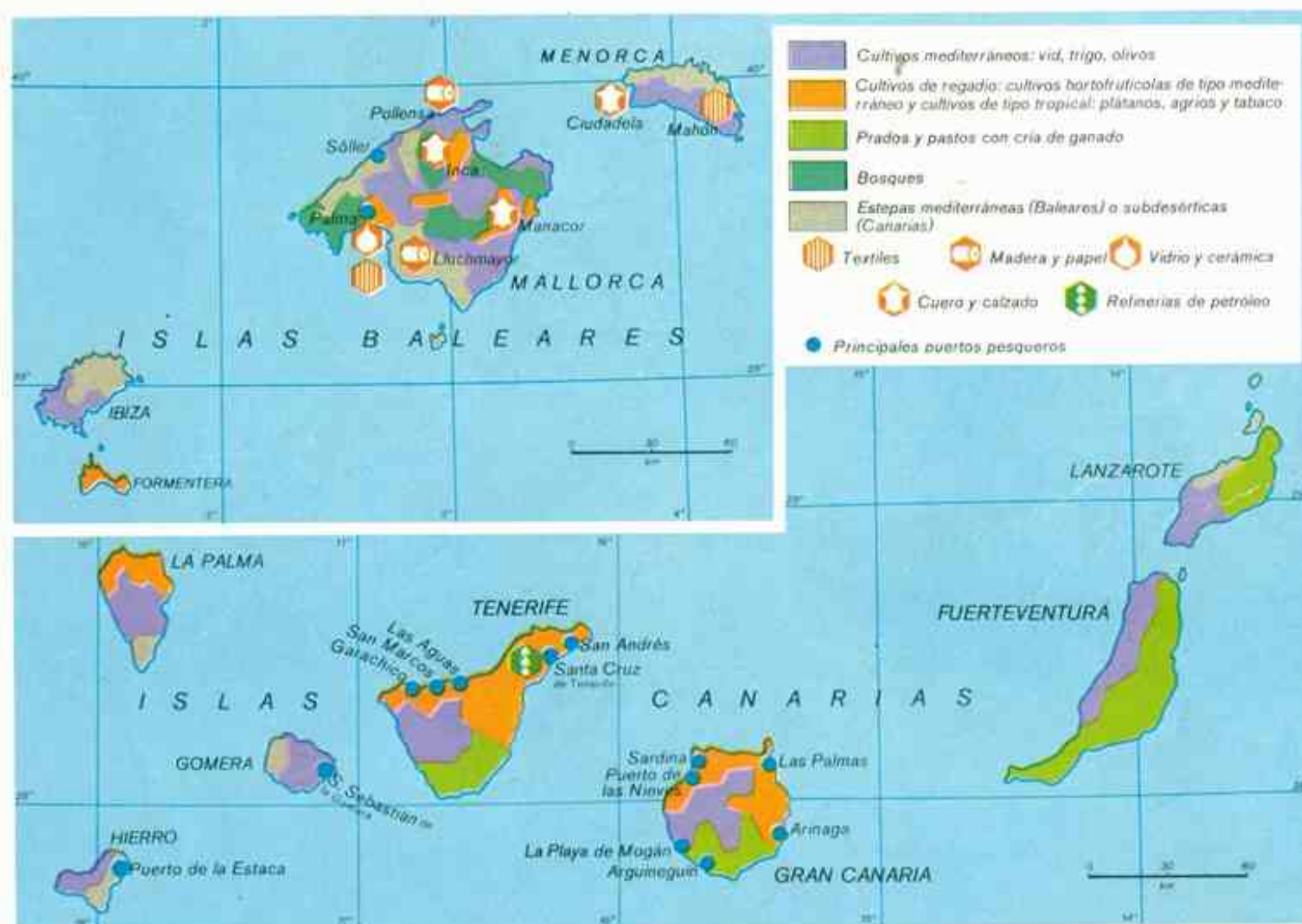
Las industrias "de transformación" o mecánicas, que utilizan el acero como materia prima básica para la construcción de buques, maquinaria de diversos tipos, vehículos industriales, motores, aparatos electrodomésticos, etc., también se encuentran en pleno desarrollo con las nuevas medidas liberalizadoras adoptadas por el gobierno.

Las construcciones navales, tradicionalmente situadas en la costa cantábrica (doce astilleros entre Sestao y Bilbao, otros muchos para barcos de pesca en la ría de Vigo, etc.) han adquirido gran impulso también en Andalucía (Cádiz, Sevilla, Málaga) y en Levante (Cartagena, el Grao de Valencia). Actualmente existen 37 astilleros importantes y unos 300 de tipo menor. Protegida por el Estado, con préstamos y créditos, la industria naval española ha producido en diez años más de un millón de toneladas de arqueado bruto, de las que 471.000 corresponden al año 1968. Estos buques se destinan en parte a la exportación, pero en su mayoría pasan a engrosar y modernizar la flota mercan-

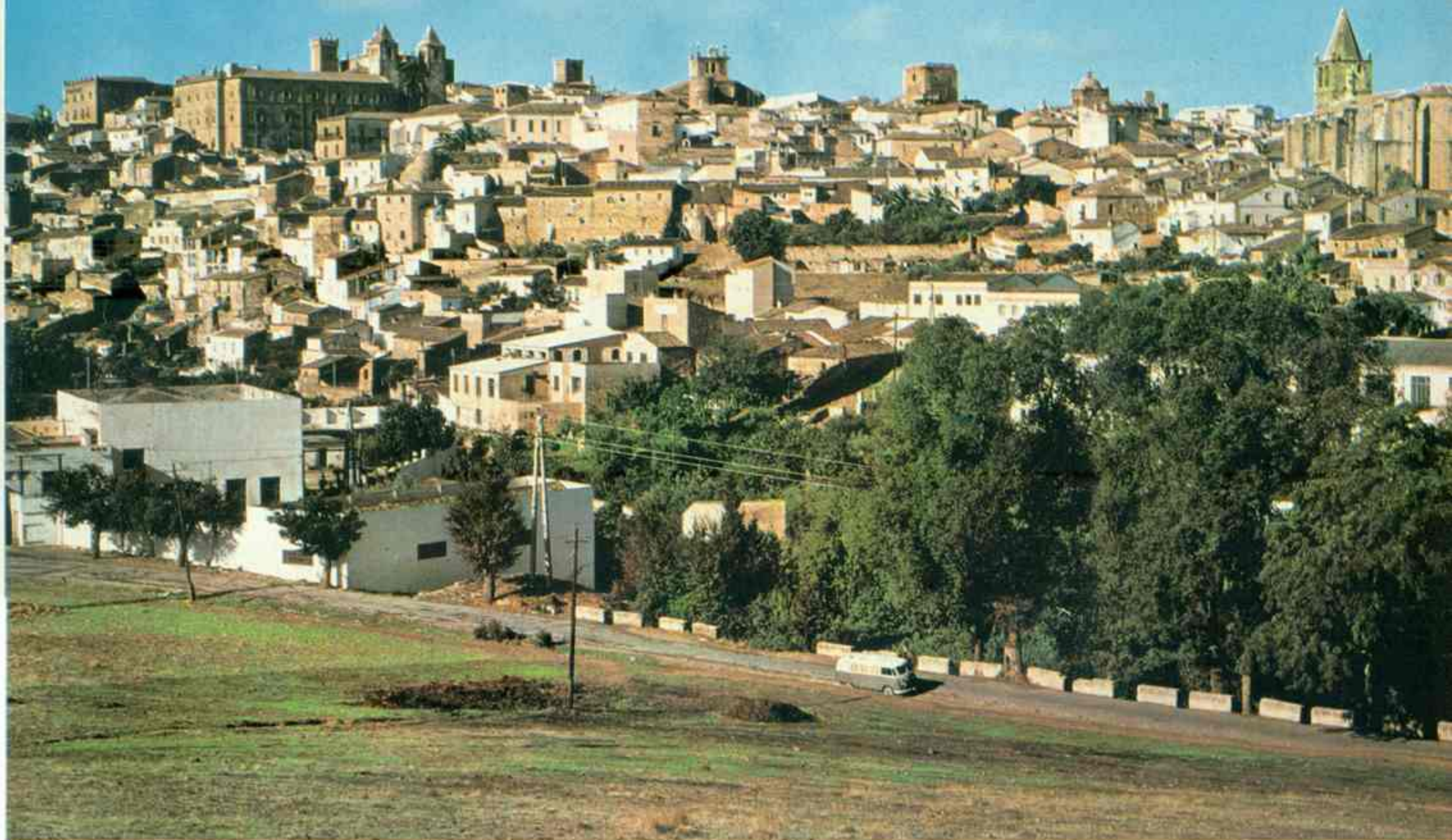
te española, que recientemente ha alcanzado un total de casi 2.920.000 toneladas de arqueado, que es, desde luego, una cifra considerable.

Los ferrocarriles, antaño financiados por capitales privados y extranjeros y hoy casi exclusivamente estatales (RENFE), han renovado a fondo su material, tanto con nuevas fabricaciones en el país como por adquisiciones en el extranjero, de acuerdo con las directrices de un plan decenal de modernización apoyado por la Banca Mundial. En 1968, España construyó material ferroviario con un valor aproximado a los 7000 millones de pesetas y adquirió parte en el extranjero por valor de unos 1000 millones. En Madrid, Barcelona, Valencia y Alcázar de San Juan se hallan las más importantes fábricas de material ferroviario.

La industria de los vehículos de motor, poco desarrollada antes de 1950, porque el país aún se resentía de la pasada guerra civil, inició, a partir de dicho año, un rápido ascenso, sobre todo gracias a la creación de la SEAT (Sociedad Española de Automóviles de Turismo), constituida especialmente con capital del INI y con licencia de la casa FIAT. La SEAT tiene su sede en Barcelona, y por sí sola contribuye en un 65 % a las matrículas españolas. A partir de entonces, otras industrias europeas y americanas (Renault, Citroën, Simca, Chrysler, BMC, Alfa Romeo) se apresuraron a constituir filiales asociadas en España; por eso, desde 1960 en adelante puede hablarse de una verdadera explosión de la industria automovilística en el país. En 1955, la circulación de vehículos automóviles no llegaba a 550.000 unidades (uno por cada 55 habitantes), pero a fines de 1969 se aproximaba a los dos millones y medio (un vehículo por cada 13,8 personas), con 1.633.973 automóviles, lo que significa un progreso verdaderamente espectacular, que no tiende a disminuir y que crea graves dificultades para la circulación, especialmente en las grandes ciudades, como Madrid, Barcelona, Valencia y Bilbao. En la actualidad existen catorce fábricas, pero a la cabeza de todas ellas se halla la SEAT, que en 1969 dio salida de su cadena de montaje al vehículo que hacía el millón de su producción y que incluso ha empezado a exportar algunos millares de unidades. Una severa protección aduanera hace difícil la importación de automóviles fabricados en el extranjero. En menor proporción, la fabricación de vehículos industriales, como tractores, motocarros, etc., ha seguido el mismo camino que los automóviles de turismo: existen licencias extranjeras (Alfa Romeo, Mercedes, Ford, BMC, Land Rover, Peugeot, Vespa, Lambretta, etc.) y fábricas nacionales en Barcelona, Madrid,



LOS RECURSOS DE LAS ISLAS CANARIAS Y BALEARES. Notables por sus bellezas naturales, con un clima suave que permite rentables cultivos destinados a la exportación (hortalizas, vid y fruta en Baleares; uva, frutos primerizos, plátanos y agrios en Canarias) y vinculadas al mar por su economía, hoy día estas islas encuentran sus más importantes recursos en el turismo. Las Canarias están en comunicación con Madrid a través de líneas aéreas; por mar, están directamente unidas a Cádiz y Barcelona y puertos de escala.



Zaragoza, Vitoria, Pamplona, Valladolid, etc. También esta producción registra un progreso constante. En cambio, es modesta la industria aeronáutica, que cuenta con diversas instalaciones en las localidades de Carabanchel y Getafe, cerca de Madrid, y en algunos puntos de Andalucía (Cádiz y Sevilla).

Las patentes extranjeras y distintas formas de asociación con industrias extranjeras aparecen asimismo en otros sectores, como por ejemplo, la maquinaria de oficina (Hispano-Olivetti); la maquinaria eléctrica en general (Siemens, AEG); los electrodomésticos, en amplio desarrollo; las máquinas-utensilios, con numerosas fábricas, especialmente en Vascongadas y Cataluña, etc. De producción nacional es la maquinaria textil, cuyo centro más importante se halla en Cataluña; así como las máquinas de coser; armas (Vascongadas, Toledo; todas ellas propiedad del Estado); cocinas de gas, radios y televisores, etc., pero con la acostumbrada característica de dispersión en pequeñas empresas que, en su forzosamente limitada producción, solo pueden abastecer el mercado nacional.

Industria de bienes de consumo

En la industria textil predomina la algodónera, localizada especialmente en Cataluña (90 % de las hilaturas y 80 % del tejido, con unos 63.000 telares en actividad, de los que 21.262 son automáticos). Desde Barcelona a Manresa, las fábricas catalanas de tejidos se multiplican a lo largo de los ríos Llobregat, Cardener, Besós y Tordera, así como también en el litoral. Fábricas aisladas se encuentran asimismo en Levante, en Andalucía y en Extremadura, que emplean la materia prima local. La producción total alcanzó, en 1969, 122.200 toneladas de hilaturas y 103.650 de tejidos de algodón puro, que en parte fueron exportados; a la anterior producción cabría añadir la correspondiente a los capítulos de viscosilla y de mezclas, que en los últimos años han registrado fuerte incremento.

La región catalana (en especial Barcelona, Sabadell y Tarrasa) es importantísima también en el campo de los productos de lana; pero los elevados precios que rigen, las dificultades para la exportación, la competencia que presentan las fibras

artificiales y otras diversas causas hacen que, actualmente, la producción sea inferior a la que se alcanzó antes de la guerra civil: 36.070 toneladas de hilaturas y 26.200 de tejidos en 1969.

Discreta y con tendencia al aumento es la producción de fibras textiles artificiales y sintéticas (con fábricas en Barcelona, Torrelavega, Madrid, Blanes, Alcalá de Henares y otras localidades), y menor es la de hilaturas de lino, cáñamo, yute y otras fibras.

La industria del cuero y calzados — concentrada, especialmente, en Cataluña, Valencia y Baleares — en la práctica cubre las necesidades nacionales y hasta permite un margen de exportación; la papelería — también muy concentrada en Cataluña, Vascongadas y en la región valenciana — consiguió, en 1969, una producción total de 925.000 toneladas. Con ella está estrechamente relacionada la industria editorial, cuyas perspectivas son muy importantes por la existencia de más de doscientos millones de personas de lengua española. Buena prueba de ello lo da la cifra total de exportación lograda por esta industria, que en el año 1970 alcanzó la

Vista general de Cáceres, la ciudad más importante de Extremadura, situada en una colina a la izquierda del Tajo. Todavía conserva algunos aspectos de ciudad feudal, con callejuelas tortuosas y encajadas entre antiguos palacios y casas solariegas. El casco antiguo está aún rodeado de murallas. (Lauros-Pavlovsky)



MINERÍA E INDUSTRIA. Son diversos los recursos del subsuelo español: hay numerosos yacimientos de combustible mineral, aunque de pequeña capacidad, y también se encuentran otros muchos de hierro, plomo, cobre, cinc, mercurio, uranio.

suma de 4.720.395.962 pesetas. Los editores españoles son varios centenares, casi todos concentrados en Barcelona (320) y Madrid (197). Recientemente, algunas iniciativas — como libros de bolsillo, ediciones populares, publicación de fascículos — han alcanzado un gran éxito, tanto económico como cultural, contribuyendo a despertar el interés de un gran sector de público que se hallaba antes alejado de la lectura.

Gran importancia tiene, por último, la industria de la construcción, desarrollada muy rápidamente y con gran número de empresas (entre 25 y 30.000), a fin de aprovechar la ayuda estatal y hacer frente al crecimiento demográfico de la población, a la agobiante demanda del mercado. En 1955 se puso además en marcha un plan

quinquenal para impulsar la construcción de 550.000 viviendas, y entre 1961 y 1976 un segundo plan nacional llevará a cabo la construcción de otros cuatro millones.

Transportes y comunicaciones

En los años que siguieron a la guerra civil, ante la imposibilidad de promocionar al mismo tiempo la producción y los transportes, el Estado prefirió prestar mayor atención a la primera, y sólo a partir de 1966 empezó a intervenir energicamente (70.000 millones de pesetas de inversión) para activar el desarrollo de los segundos, tan importantes para la buena marcha de un país. La red ferroviaria española inició su desarrollo en la segunda mitad del siglo XIX. Los casi 20.000 km

de vías férreas — de los que 13.600 son de amplitud normal, pero más ancha que la europea, y electrificados en su cuarta parte, y 4600 de vía estrecha — son insuficientes para el volumen del tráfico que, lógicamente, ha debido volcarse en las carreteras. El material rodante consta de unos 3000 vagones de pasajeros y 60.000 de mercancías. Actualmente la RENFE está desarrollando un plan decenal de modernización de su material (1964-1973) que implicará considerables gastos, pero que significará una positiva mejora en los servicios.

Las carreteras suman, en total, más de 138.600 km, de los que 80.800 integran la llamada "red del Estado"; se incluyen en dicha red las "carreteras nacionales" (19.000 km en total) que, con su estructu-

ra radial, enlazan distintos puntos de la nación con la capital. Las carreteras de la "red provincial" son, en general, estrechas y precisan una profunda reforma para adaptarlas a las exigencias del tráfico moderno, que ha experimentado un rápido y extraordinario aumento (unos dos millones y medio de vehículos, como ya se ha dicho, en el último año, sin contar la "invasión" turística veraniega). También en este sector el Estado ha intervenido mediante un plan que, en doce años (1962-1973) y con una inversión de más de 33.000 millones de pesetas, debe crear una sistematización moderna de la red de carreteras, con la construcción de unos 3000 km de autopistas y varios miles de kilómetros de nuevas carreteras, que se han hecho indispensables y urgentes. Un posterior plan especial para las autopistas hará que éstas alcancen, en 1979, 3500 km, con un presupuesto de 180.000 millones de pesetas. Esas autopistas previstas son siete: la del Mediterráneo, desde la frontera francesa hasta Granada (830 km); la de la zona cantábrica, desde la frontera francesa a Oviedo y siguiendo la costa (370 km); la de la Costa del Sol (Málaga-Algeciras), de 110 km; la Norte-Sur, que, saliendo de San Sebastián, ha de llegar a Madrid y a Sevilla (810 km), constituyendo el eje de las comunicaciones españolas; la Norte-Oeste-Levante, que ha de unir Galicia al Mediterráneo, pasando por Madrid; la del Ebro y la de Portugal. Una parte de este programa está ya realizado.

Para el transporte marítimo — que afecta a más del 80 % del comercio con el extranjero — España dispone de una flota mercante de más de 2700 buques mayores de 100 toneladas, flota que también está en proceso de modernización y desarrollo.

Si bien las modificaciones y mejoras introducidas en los astilleros han sido más bien modestas, el gran esfuerzo realizado en el trabajo, así como la racionalización del mismo, han dado por resultado un notable aumento de la producción global. Los astilleros españoles ocupan una destacada posición como industria exportadora nacional, figurando España en el sexto lugar mundial entre los países exportadores de buques. Desde 1962 a 1969 se exportaron 172 buques, con un total de 773.601 toneladas y un valor de casi 350 millones de dólares. No obstante, existe un ligero déficit en la balanza de los fletes, pero se espera que con el aumento del tonelaje bruto, hasta 5 millones de toneladas, que está previsto para 1975, se subsanará este problema. Las compañías de navegación son numerosas (115), pero sólo quince tienen verdadera importancia; la mayoría de ellas tienen su sede social en Madrid, Barcelona y Bilbao, así como en Santander, Sevilla y Cádiz. Tres compañías, la Transmediterránea, la Transatlántica y la de la CAMPSA, que monopoliza los transportes de petróleo, están controladas por el Estado. De los 336 puertos españoles, diez de ellos absorben el 75 % del tráfico total y son, naturalmente, los más importantes y modernos: Cartagena, Santa Cruz de Tenerife, Bilbao, Barcelona, Gijón, Avilés, La Luz (Gran Canaria), Huelva, Valencia y Tarragona.

La aviación civil, surgida antes de la guerra de 1936-39, es hoy muy importante; el INI, es el principal accionista (99,16 % del capital) de las dos compañías existentes: Iberia y Aviaco. De los 42 aeropuertos españoles, incluso los más importantes — Palma de Mallorca, Madrid, Barcelona, Las Palmas y Santa Cruz de Tenerife — ya resultan insuficientes

para el tráfico, que ha aumentado extraordinariamente en los últimos años. Más de 17 millones de pasajeros embarcaron y desembarcaron en 1969, y tomaron tierra 209.000 aparatos, incluidos los aviones de otros países. También el tráfico aéreo interno, reservado a las dos compañías españolas citadas, es cada día más próspero y activo.

El comercio exterior

La importancia del comercio exterior en la economía española sigue creciendo tras el plan de estabilización, la desvalorización de la peseta y la progresiva liberalización de los cambios. Si en 1958 representaba el 15,4 % de la renta nacional, en 1966 la proporción subió al 23 % con tendencia al alza posterior. Pero, paralelamente, aumentaba el saldo desfavorable de la balanza de pagos, que pasó de 383 millones de dólares en 1961 a 2333 millones de dólares en 1969. Sin embargo, las cifras de la balanza de mercancías, o sea la diferencia entre importaciones y exportaciones, claramente desfavorable, está siendo equilibrada poco a poco con los recursos que proceden del trabajo de los españoles en el extranjero y sobre todo por las partidas aportadas por el turismo, gran equilibrador de la balanza española de cuentas. Del examen de cada uno de estos aspectos, se deduce que España no es un país " eminentemente agrícola ", como se ha repetido muchas veces, pues la exportación de los productos tradicionales (agrios, productos de huerta, vino y aceite) ha permanecido estática, en tanto que aumentaba la importación de cereales destinados a piensos (especialmente maíz), carne y aceites vegetales.

Las exportaciones españolas están dirigidas, en orden decreciente, hacia los



El pintoresco pueblo de Peñíscola, situado en un tómbolo rocoso al Norte de Castellón y dominado por el poderoso castillo medieval. De origen fenicio, en él vivió Aníbal, siendo aquí donde, según la leyenda, juró odio eterno a los romanos. Siglos después, Peñíscola fue el último refugio del antipapa Luna (Benedicto XIII), que murió en él en 1422. (TAF)



León: fachada plateada del antiguo convento de San Marcos. Construido entre los siglos XVI y XVIII, actualmente ha sido convertido en lujoso parador. En la ciudad de León se conservan, en la antigua abadía de San Isidoro (siglos XI-XII), pórticos esculpidos y frescos románicos que figuran entre los más importantes de España.

países del MEC (36%), del EFTA (17%), de Hispanoamérica (17%), Estados Unidos (12%) y Europa oriental (5%). Las importaciones proceden del MEC (33%), del EFTA (14%), de los Estados Unidos (17%), de Hispanoamérica (9%), y de Europa oriental (1,6%).

En 1969, la media mensual de intercambios fue de 358 millones de dólares de importaciones contra 158,3 millones de exportaciones; lo que significa que el déficit de la balanza ha permanecido prácticamente invariable desde 1966.

El turismo

El fenómeno tal vez más espectacular de la última década en España ha sido el *boom* turístico.

Atraídos por el clima, las bellezas naturales y artísticas, de las que España es tan rica, y también por las ventajas económicas que se derivaron de la desvalorización de la peseta, los turistas — que en 1951 habían alcanzado poco más del millón — sobrepasaron los 6 millones en 1960, para llegar, según las estadísticas oficiales, a la asombrosa cifra de 21.682.000 en 1969.

Paralelamente, los ingresos brutos del turismo, que en 1960 habían sido de 297 millones de dólares, sumaron unos 1300 millones de dólares nueve años más tarde.

La inmensa mayoría de esta masa de visitantes es estival y entra en España por la frontera francesa (unos 13 millones, comprendidos los numerosos visitantes que permanecen en España para corto tiempo, a veces un solo día). El mes preferido por los turistas es agosto, coincidiendo con el período en que mayor número de personas gozan de sus vacaciones, circunstancia a la que se añaden obvios factores meteorológicos. En agosto de 1969, se registró un aumento en la demanda de plazas del 15,6% respecto al mismo mes del año anterior. Los medios de transporte más utilizados son los terrestres y el aéreo. Se registra una ligera disminución en el uso de la vía marítima y del automóvil, en tanto crece la entrada de extranjeros por ferrocarril y, sobre to-

do (20% del turismo global en 1969), por avión. En efecto, cuatro millones y medio de turistas llegaron por aire, y de ellos 1.612.467 desembarcaron en el aeropuerto de Palma de Mallorca (cifra que, por sí sola, demuestra la preferencia de los turistas por las Baleares), seguidos por 700.228 en el de Madrid, 465.331 en el de Málaga y 457.998 en el de Barcelona.

Respecto a la nacionalidad, predominan los visitantes franceses, si bien se ha observado en los dos últimos años un descenso de su afluencia, quizá debido a la limitación impuesta en su país a la salida de divisas (1000 francos por turista adulto); no obstante su porcentaje sigue siendo el más elevado: el 38,38% según los últimos datos estadísticos. Les siguen los ingleses, con el 12,10%; luego los alemanes, cuyo número ha ascendido bastante últimamente, arrojando un porcentaje de visitantes del 8,52%. Y a continuación figuran los portugueses, holandeses, belgas, norteamericanos, escandinavos, italianos, suizos, hispanoamericanos, españoles residentes en el extranjero, etc.

En resumen, como puede deducirse de estos datos, se trata de un turismo típicamente europeo occidental. España absorbe el 23% del turismo francés, el 17,9% del británico y el 6% del alemán.

Una afluencia tan imponente ha favorecido, como es lógico, el desarrollo de la industria hotelera, que pasó de 2414 hoteles en 1959 a 7305 en 1968. Aún son más numerosos los apartamentos turísticos construidos a lo largo de las playas españolas, especialmente las mediterráneas (Costa Brava, Costa Dorada, Costa del Azahar, Costa Blanca, Costa del Sol) y, en menor medida, en el Norte y Noroeste (Costa Verde, rías gallegas).

Se tiende a favorecer el turismo fuera de temporada, no sólo en sus lugares tradicionales, caracterizados por la benignidad del clima (Canarias, sobre todo), sino que se está impulsando la construcción de complejos invernales, con instalaciones para la práctica del esquí, en Sierra Nevada, Pirineos, etc.

La solidez de la infraestructura turística española (modernidad de alojamientos, abundancia de instalaciones, etc.) determina un alto grado de competitividad en este sector, lo que ha permitido al país afrontar la concurrencia de otras naciones que, en los últimos tiempos, también han encontrado en el turismo una fuente de ingresos importante. Se trata, principalmente, de Yugoslavia, Bulgaria, Rumania, algunas zonas del Norte de África, etc., que a sus atractivos climáticos y paisajísticos (muy similares, por otra parte, a los de España), unen el factor decisivo de sus bajos precios. Aunque en este último aspecto España se halla en inferioridad, lo



Un cincelador realizando su trabajo de artesanía en un taller de Toledo. En España, la actividad artesana tiene una antiquísima tradición, que se remonta quizás a la época prerromana, y que se enriqueció luego con las aportaciones de los sucesivos conquistadores del país. Una de sus más importantes manifestaciones es la de la joyería y decoración en metal, en la cual los artesanos españoles alcanzan una auténtica perfección. (S. Prato)



Vista aérea del monasterio de Santa María de Poblet, en la provincia de Tarragona. Fundado por los monjes cistercienses hacia el año 1150, sufrió graves daños en el transcurso del siglo XIX, pero ha sido restaurado recientemente. La iglesia y el claustro constituyen magníficos ejemplos de arquitectura románica y gótica españolas. (Archivo Rizzoli)

cierto es que los precios se han mantenido lo suficientemente estables como para seguir resultando ventajosos. El aumento medio de las tarifas hoteleras fue de un 5 % anual entre 1964 y 1967, y a partir de este último año se mantuvieron invariables.

Con todo, el aumento cuantitativo de turistas, en verdad espectacular, no ha ido acompañado del consiguiente aumento de ingresos que cabría esperar. La devaluación de 1967, en especial, atrajo a gran número de visitantes de escasa capacidad consumidora. A estos debe añadirse la cifra, nada desdeñable y cada año mayor, de quienes utilizan los viajes colectivos organizados por agencias de sus países de origen (gran incremento de los vuelos *charter*), a las que pagan en su moneda nacional, con lo que una importante cantidad de divisas deja de ser ingresada por España.

Las inversiones extranjeras

Un fenómeno típico de la economía española actual es el ingente aumento del aporte de capitales extranjeros, que se ha producido, sobre todo, en la última década. Este aporte lo imponía la limitación del mercado de capitales nacional.

Según el informe de 1969, en el primer semestre de dicho año las inversiones extranjeras en España se elevaban a 2.938 millones de pesetas, siendo el primer país inversor los Estados Unidos de Norteamérica, con 975.941.900 pesetas. Estas inversiones se extienden a diversos sectores de la vida económica española, pero en

especial a la industria química y farmacéutica.

Los *royalties* pagados por estos aspectos superan, por lo que parece, los 120 millones de dólares anuales. La ley española actual no señala límites para estas inversiones, excluyendo solamente las industrias relacionadas con la defensa nacional, la información pública y los servicios públicos, puntualizando asimismo que para efectuar aportaciones superiores al 50 % del capital de la empresa se precisa la debida autorización gubernativa. No se pone, sin embargo, límites a la transferencia de beneficios.

Indudablemente, estas aportaciones han contribuido, en forma considerable, a los progresos económicos registrados en España durante la última década; pero es evidente también que si se produjera un exagerado incremento de las mismas, a la larga podría resultar perjudicial. Cabe esperar que, en este caso, una prudente política económica impondría una acción correctora y limitativa.

BIBLIOGRAFÍA

Dantín Cereceda, J.: *Ensayo acerca de las regiones naturales de España* (Madrid, 1922). — Hernández Pacheco, F.: *Síntesis fisiográfica y geológica de España* (Madrid, 1934). — Caro Baroja, J.: *Los pueblos de España* (Barcelona, 1946). — Solé Sabarís, L.: *Los Pirineos; el medio y el hombre* (Barcelona, 1951). — Cortada Reus, F.: *Geografía económica de España* (Barcelona, 1952). — Sermet, J.: *Espagne du Sud* (Paris 1955). — Terán, M. de: *Geografía de España y Portugal* (4 volúmenes, Barcelona, 1955). — *Atlas comercial de España*, publicado por el Consejo de Cámaras de Comercio,

bajo la dirección de A. Fontana Tarrats (Madrid, 1963). — *Anuario del Mercado Español*, publicado por el Banco Español de Crédito (Madrid, 1965-66). — Tamames, R.: *Introducción a la economía española* (Madrid, 1967). — Terán-Solé Sabarís: *Geografía regional de España* (Barcelona, 1968). — J. Vilá Valentí: *La Península Ibérica* (Barcelona, 1968). — Muñoz Roldán y García Delgado: *La economía española* (Madrid, 1969). — *España: anuario estadístico*, vol. XLIV (Madrid, Instituto Nacional de Estadística, 1970). *La Educación en España, bases para una política educativa* (Ministerio de Educación y Ciencia, Madrid 1969). — L. Solé Sabarís y colaboradores: *Geografía de Catalunya* (Barcelona 1965-71).



Una bordadora de mantillas en Sevilla. Esta típica prenda femenina puede ser de lana o de seda y a menudo está ricamente bordada a mano o adornada con encajes y puntillas. Las hay de muchos tamaños, desde las que cubren la cabeza y se apoyan en los hombros, hasta las que llegan al borde mismo del vestido. Ha sido prenda habitual del atavío de la mujer española hasta tiempos bastante recientes. (S. Prato)

Andorra

El interés y la importancia de Andorra (*Valls d'Andorra*) no son desde luego proporcionales a su modesta extensión ni a su escasa población (453 km² y 18.233 hab. en 1968, de los que sólo unos 5000 son de nacionalidad andorrana y cerca del 60 % son españoles). Sus perspectivas y actividades dependen tanto de los recursos locales como del mantenimiento de sus instituciones medievales. Ese pequeño estado de la vertiente meridional de los Pirineos, rodeado de elevadas montañas y que comprende la cuenca del río Valira, ha vivido, desde hace siglos

hasta nuestros días, replegado en sí mismo. Aislamiento y limitación de recursos son, por lo tanto, sus rasgos geográficos esenciales.

Aunque la tradición atribuye su fundación a Carlomagno y a Ludovico Pio, en realidad el nacimiento de Andorra se remonta al Acta del 8 de septiembre de 1278, que puso fin a las disputas que sobre el territorio sostenían el conde de Foix y el obispo de Urgel, y que estableció los derechos de ambos sobre bases de igualdad. En tiempos de Enrique IV de Francia, los derechos de los condes de Foix pasaron a

la Corona francesa. Andorra es, desde entonces, un co-principado, cuya soberanía es ejercida, conjuntamente, por el Jefe del Estado francés, que la delega en el prefecto del Departamento de los Pirineos Orientales, y el obispo español de Seo de Urgel; ambos delegan a su vez sus funciones en los dos *veguers*. El poder legislativo es ejercido por un Consejo General, formado por 24 miembros elegidos por los cabezas de familia y por un periodo de cuatro años; preside este consejo un síndico general. La administración de justicia corre a cargo de dos *batlles* y de un juez de apelaciones nombrado por vida y alternativamente por cada uno de los co-príncipes.

En la posguerra, el país, teóricamente sin restricciones, a diferencia de Francia y España, importó grandes cantidades de los más diversos productos y por ello, a partir de 1947, acudieron gran número de visitantes con el único propósito de abastecerse. Pero hacia 1950, habiendo recobrado la normalidad el resto de Europa, disminuyó el aflujo de compradores, y entonces los habitantes de Andorra empezaron a invertir sus inesperados beneficios en bienes estables, sobre todo en la construcción de hoteles (existen en la actualidad unas 2000 plazas hoteleras); por eso, en los últimos años, el turismo ha ido adquiriendo mayor incremento (más de un millón de visitantes en 1962), siendo en la actualidad, junto con la emisión de sellos de correo, el principal recurso del Estado. Por otra parte, los terrenos montañosos ofrecen muy buenos pastos; en cambio, los cultivos son limitados y sólo el tabaco permite la existencia de algunas manufacturas.

La población habla el idioma catalán y es de religión católica; en la actualidad tiende a concentrarse en núcleos urbanos, especialmente en la capital, *Andorra la Vella* (5276 hab.).

En Andorra no existe una moneda nacional y, por lo tanto, tienen curso legal la peseta española y el franco francés. No posee ferrocarriles, tan sólo carreteras.

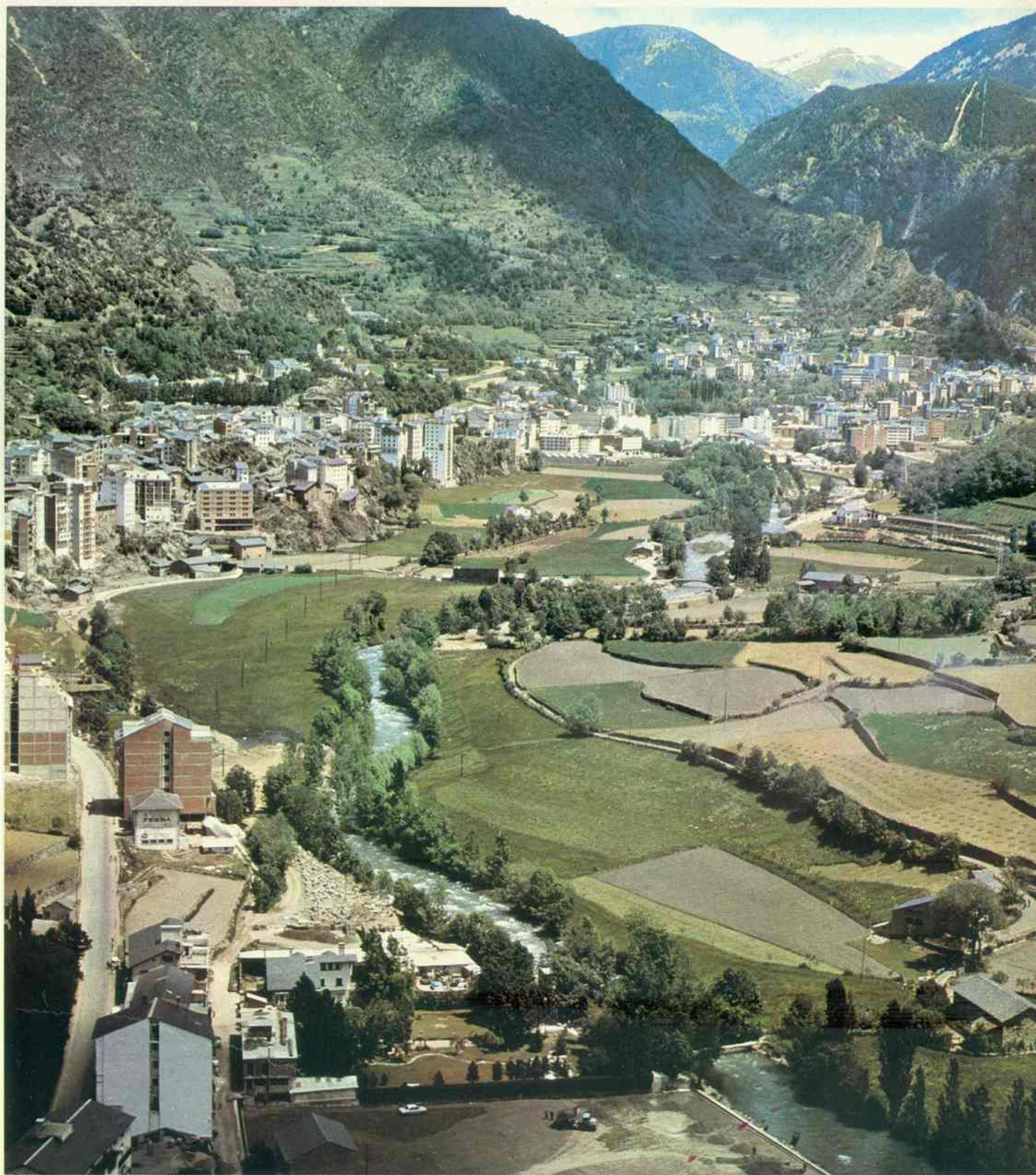
BIBLIOGRAFIA:

Llobet, S.: *El medio y la vida en Andorra* (Barcelona, 1947). — Sermet, J.: *La nouvelle Andorra* (Clermont-Ferrand, 1963). — Palau Martí, M.: *Andorra* (Barcelona, 1967).



Un detalle de la procesión del Viernes Santo en Andorra la Vella. Los cofrades llevan por las calles el "paso" que representa a Cristo yacente. Celosos de sus antiguas tradiciones y costumbres, algunas muy parecidas a las catalanas, fieles conservadores de sus privilegios y recelosos ante cualquier cambio en su modo de vida, los andorranos tienen un carácter sencillo y al mismo tiempo orgulloso, oponiéndose siempre y con tenacidad a toda intromisión extranjera en su pequeño país.

(L. Pellegrini)



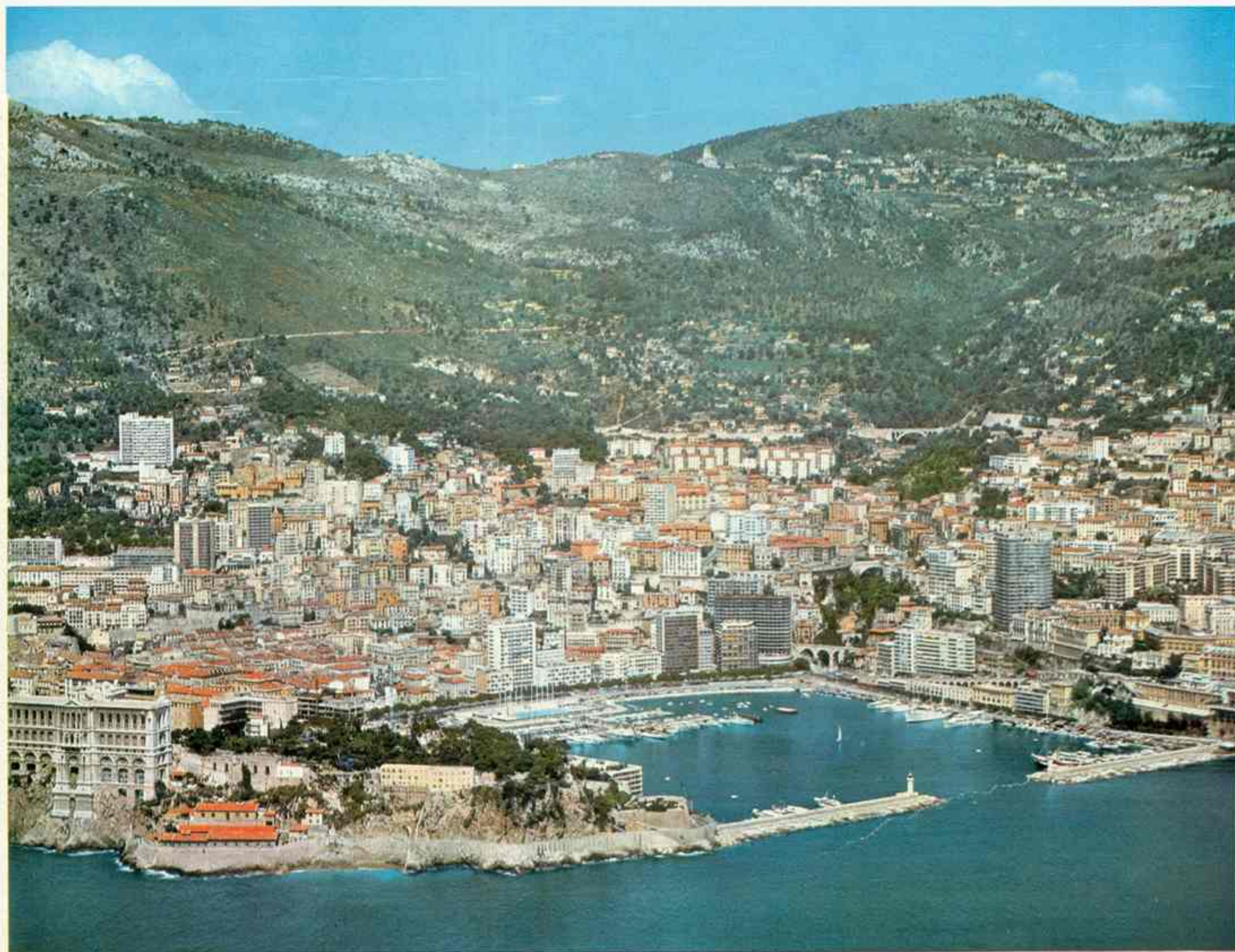
Vista general de Andorra la Vella, capital del Principado de Andorra, situada en un verde y fértil valle del Valira. En esa pequeña ciudad, que es un animado centro turístico y deportivo, se mezclan las viviendas más antiguas con las construcciones más modernas, especialmente hoteles y casas comerciales. Los edificios más importantes son la Casa de la Vall (del siglo XII), en la que se reúne el Consejo General, y la iglesia románica. La economía de Andorra se basa fundamentalmente en el turismo, la cría de ganado y el cultivo del tabaco. (Archivo Rizzoli)

El principado de Mónaco

El principado de Mónaco está enclavado en el litoral mediterráneo del territorio francés y tiene una extensión de 1,5 km². Es un estado independiente gobernado por un ministro de Estado, asistido por un Consejo de Gobierno y bajo la alta autoridad del príncipe soberano. El poder legislativo lo ejerce el citado príncipe junto con el Consejo Nacional, formado por dieciocho miembros, elegidos por votación popular y por un periodo de cinco

años. El Consejo Comunal (constituido por dieciséis miembros elegidos también por sufragio universal y por un periodo de tres años) se encarga de los asuntos estrictamente municipales.

El actual príncipe soberano, S.A.S. Raniero III de Mónaco, es el trigésimo tercer descendiente de la familia Grimaldi. La fiesta nacional monegasca, cuya fecha varía según decisión del príncipe, se celebra en la actualidad el día 19 de noviembre.



Vista del puerto de Mónaco desde el mar. Este pequeño principado de la Costa Azul comprende tres zonas urbanas: Mónaco (a la izquierda, con el Museo Oceanográfico en un extremo); La Condamine (que se ve en el centro de la fotografía) y Montecarlo. Detrás de éste se abre una espléndida bahía, en la cual se están realizando obras de desecación y relleno para aumentar la superficie del país. Según la leyenda, Mónaco fue fundado por Heracles y su puerto fue después utilizado por fenicios, griegos y romanos. Pocas son las noticias históricas que se tienen de ese territorio hasta 1297, año en que la familia genovesa de los Grimaldi se instaló en él convirtiéndolo en una base naval. En 1949, después de prolongadas disputas con Francia y Génova, Mónaco pasó definitivamente al dominio de los Grimaldi. (Archivo Rizzoli)

Los monegascos están libres del servicio militar y del pago de cualquier impuesto sobre bienes o sobre herencia en línea directa. Esas ventajas referentes a los impuestos y contribuciones afectan asimismo a los extranjeros residentes en el país; sin embargo, los súbditos franceses sólo pueden disfrutar de ellas después de una permanencia de cinco años en el territorio. Aun así, se han establecido recientemente en el principado numerosas casas comerciales francesas, en especial

La lengua oficial del Principado es el francés, pero también se habla mucho el italiano. La unidad monetaria es el franco francés; el príncipe reinante, en uso de su derecho soberano, emite moneda divisoria de acuerdo con Francia.

Lamboglia, N.: *La funzione storica del Principato di Monaco* (Bordighera, 1944); Ollivier, G.: *Les quatre villes de Monaco*, 1956; Progetti, V.: *Documents de la vie économique*, 1956.



El cambio de guardia ante el Palacio de los príncipes. Ese palacio fue construido por los genoveses en el siglo XII, habiendo sido remozado y reconstruido muchas veces. La elegante fachada de los arcos se remonta al siglo XVI y en los lujosos aposentos de su interior se conservan cuadros de grandes artistas. El palacio, junto con la catedral, el Jardín Botánico y el Museo Oceanográfico, creado por el príncipe Alberto I, se encuentra en el sector antiguo de Mónaco, que se extiende sobre el promontorio que cierra la rada. (G. Mairani)



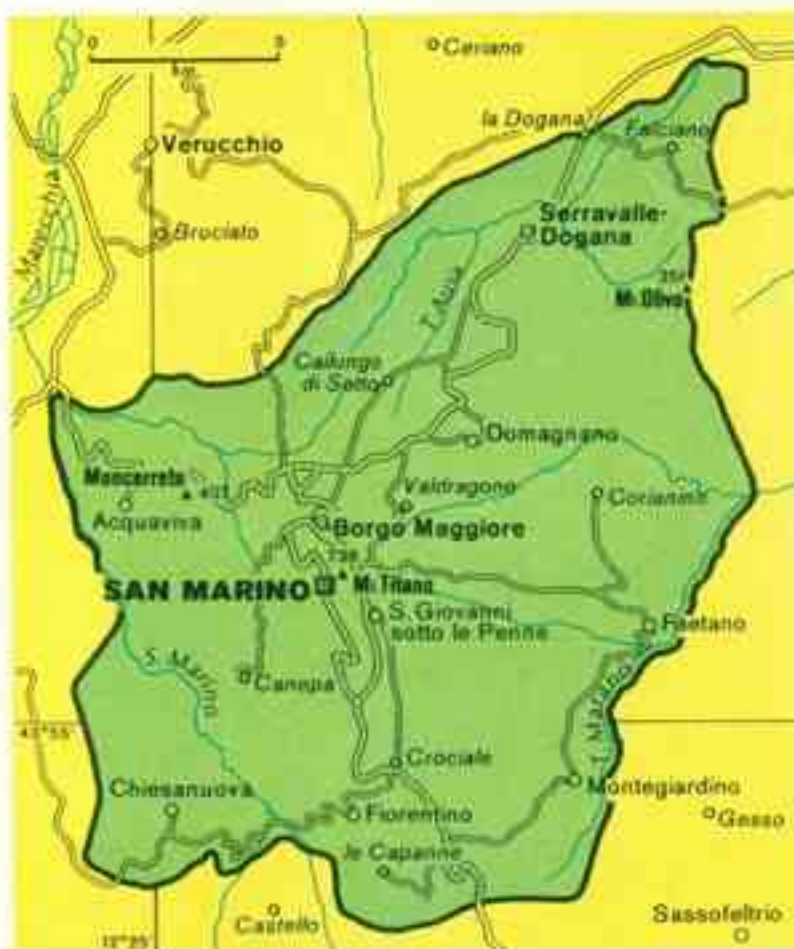
Vista aérea del Casino de Montecarlo. Montecarlo es un centro turístico y balneario que, con sus lujosos hoteles y villas, ocupa la mayor parte del territorio del principado de Mónaco. El Casino, situado frente al mar, fue fundado por Carlos III, cuando el país se vio privado de sus recursos agrícolas tras la pérdida de Rocabruna y Menton, cedidos a Francia después de los sucesos revolucionarios de 1848. Precisamente gracias a este casino, Montecarlo se convirtió, a fines del siglo pasado, en un elegante centro mundano internacional. En la actualidad, con la aparición de otros lugares de juego a lo largo de la costa, Montecarlo ha perdido parte de su importancia. (Archivo Rizzoli)

San Marino

La República de San Marino es uno de los estados soberanos más pequeños del mundo, puesto que su superficie apenas llega a los 60 km² y cuenta tan sólo con 18.000 habitantes. Es también la república más antigua de Europa (siglo IX). Según la tradición, su origen arranca de un grupo de esclavos dálmatas que, hacia el siglo IV, se reunieron en el monte Titano, bajo la dirección de un picapedrero llamado Marino, el cual fundó una comunidad religiosa que fue aprobada por el obispo de Rimini. Siglos más tarde, cuando el exarcado bizantino de Ravena pasó al dominio de los Papas, la ciudad de San Marino se liberó de la dependencia de Ravena, y hacia mediados del siglo IX la independencia del pequeño estado era ya un hecho consumado. En la Edad Media, San Marino tuvo que defenderse a menudo de los intentos de absorción por parte de los obispos de Rimini y Montefeltro, consiguiendo afianzar su independencia y consolidar sus instituciones.

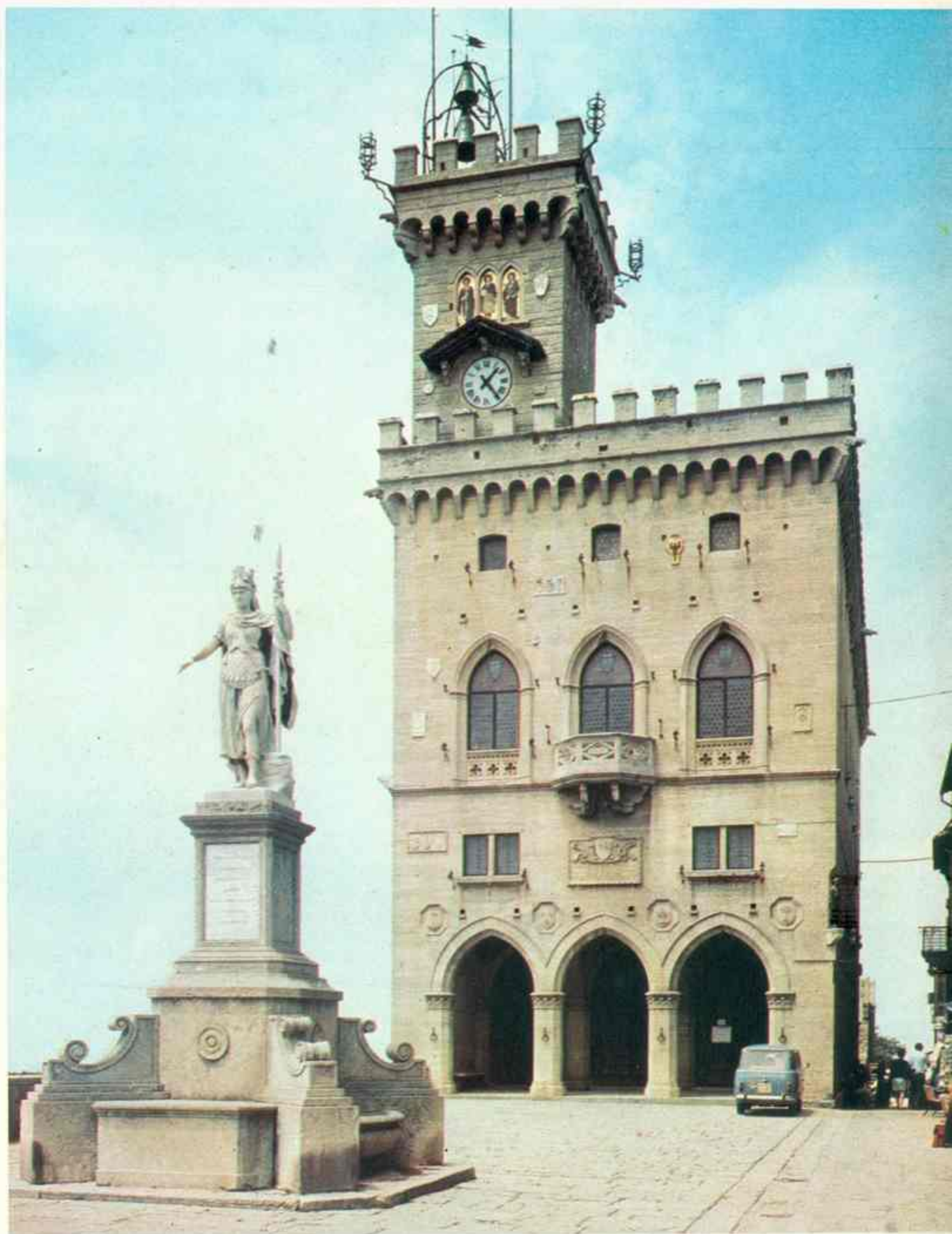
Los primeros estatutos de la República se remontan al año 1263; en 1797 fue reconocida por Napoleón y en 1815 por el Congreso de Viena.

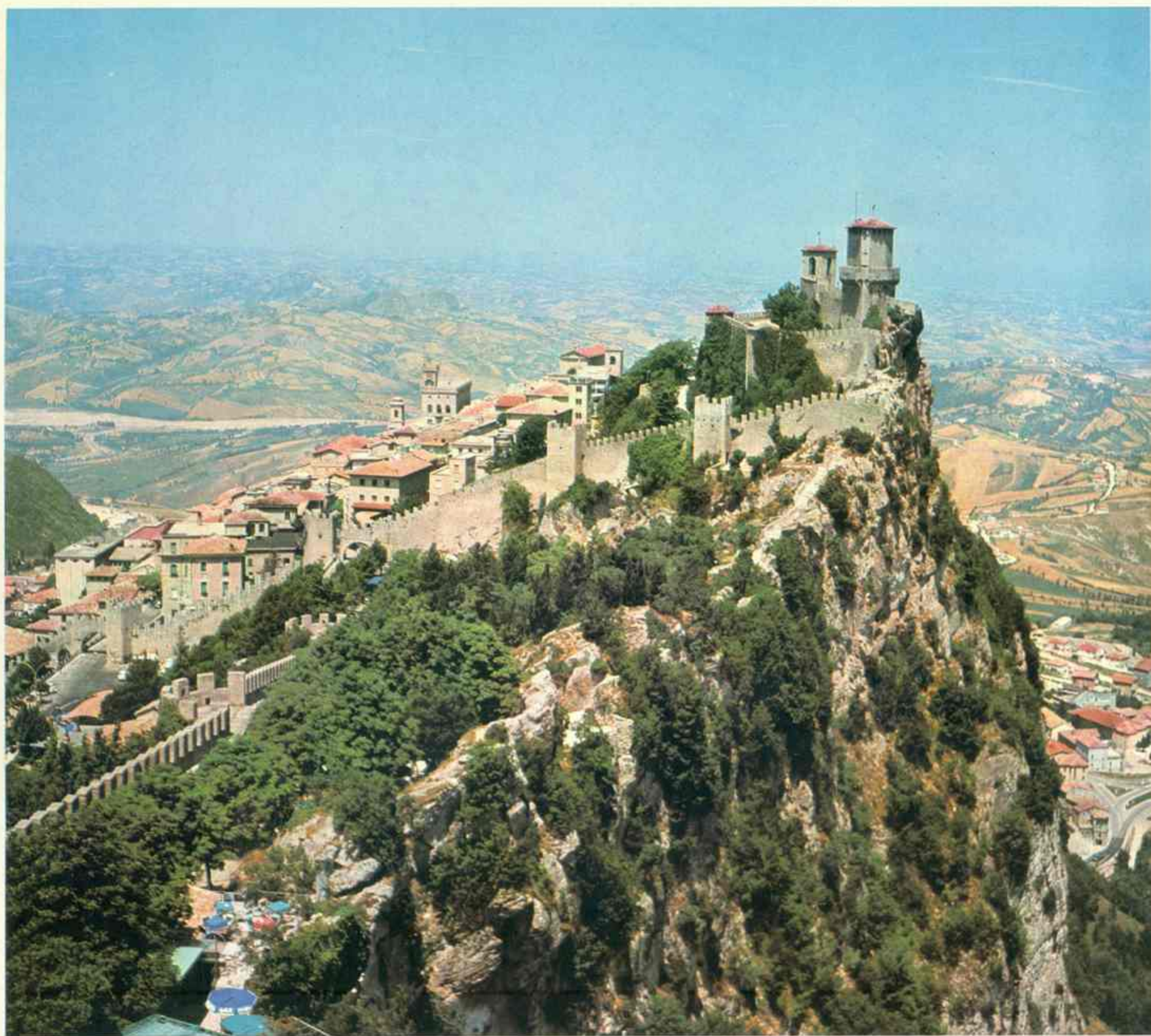
San Marino mantiene relaciones diplomáticas y consulares con muchos países de Europa y América, acuña monedas, emite sellos propios y concede distinciones por méritos. El poder legislativo es



LA REPÚBLICA DE SAN MARINO. La República de San Marino está constituida por tres centros: San Marino, Borgo Maggiore y Serravalle. A pesar de su dependencia de Italia en el terreno económico, ese pequeño estado ha conseguido mantener siempre intactas todas sus libertades.

El Palacio del Gobierno en San Marino, construido con piedras del monte Titano a fines del siglo XIX, se alza en el mismo lugar de la "Domus communis magna" del siglo XIV. En ese edificio se reúne el gobierno del país, constituido por dos Capitanes regentes y el Gran Consejo (60 miembros). Frente al palacio, y en el centro de la plaza, se alza la estatua de la Libertad. La economía se basa en el turismo, la emisión de sellos y en el comercio de recuerdos típicos. Es tradicional el trabajo artístico de la piedra, muy vinculado con el recuerdo del fundador del país: un picapedrero dálmata. (S.E.F.)





La pequeña ciudad de San Marino se halla situada sobre las ásperas rocas del monte Titano, que por un lado se corta bruscamente sobre la ondulada llanura y por otro desciende en suave declive. La ciudad conserva las fortificaciones del siglo XI, formadas por dos órdenes de murallas y torres. (G. Mairani)

ejercido por el Gran Consejo General, que cuenta con 60 miembros elegidos por sufragio universal por un periodo de cinco años, y el ejecutivo por un Congreso de Estado, que se renueva en cada legislatura. Los llamados "Capitanes Regentes" tienen un cargo representativo y son elegidos cada seis meses.

Completamente rodeada por territorio italiano y limitando con las regiones de las Marcas y de Romaña, la pequeña República se encuentra en los últimos contrafuertes de los Apeninos, a unos 10 km del Adriático, y sus características climáticas y morfológicas son idénticas a las de las

vecinas regiones italianas. La capital, San Marino (3817 habitantes), se yergue orgullosamente sobre un peñón calcáreo-arcilloso, el monte Titano (738 m), que domina un paisaje de colinas arcillosas. Otros centros que siguen en importancia a la capital son: Borgo Maggiore, al pie del monte Titano, y Serravalle.

El poblamiento es de tipo disperso; los campos presentan los característicos policultivos de la Romaña, y los mayores beneficios son los obtenidos por el cultivo del trigo y de la vid y por la cría de ganado. El turismo constituye también una notable contribución a la economía del país,

sobre todo en los últimos años, en los que se ha producido un gran incremento del mismo debido a la proximidad de los centros veraniegos del Adriático y por el interés que despiertan en los turistas algunas tradiciones populares que siguen manteniéndose en toda su pureza a través de los tiempos.

Muchos ciudadanos de San Martino — alrededor de unos 6000 — viven en el extranjero.

BIBLIOGRAFIA:

Tonnini, L.: *Le condizioni economiche e l'insediamento umano nella Repubblica di San Marino* (San Marino, 1966).

La Ciudad del Vaticano

Último resto de los Estados Pontificios y estado plenamente soberano desde la firma con Italia del Tratado de Letrán, en 1929, la Ciudad del Vaticano ocupa uno de los viejos barrios occidentales de Roma. Con sus magníficos palacios y museos, sus tradicionales costumbres y la presencia de los guardias suizos, con sus uniformes del siglo XVI (única milicia

existente en la actualidad, ya que en 1970 fueron disueltos los cuerpos de la Gendarmería, de la Guardia Palatina y de la Guardia de Honor), el Vaticano constituye un estado único en el mundo. Es una monarquía teocrática y electiva, a cuya cabeza visible, el Papa, corresponde el poder legislativo, ejecutivo y judicial. El poder ejecutivo se cumple a través del go-

bernador del Vaticano; la justicia es administrada, en nombre del Pontífice, por un juez o por un tribunal de primera instancia; en caso de apelación, por la Sacra Rota y, en caso de recurso, por el supremo tribunal de la Signatura.

Con una superficie inferior a medio kilómetro cuadrado y un millar de habitantes, y sin contar con ninguna reserva



Vista aérea de la Plaza de San Pedro, con la basilica y los palacios vaticanos. La basilica de San Pedro, el primer templo de la cristiandad, consagrado en 326, fue erigido, por decisión del emperador Constantino, sobre la tumba del Santo. En el transcurso de los siglos, la primitiva basilica fue reconstruida o transformada muchas veces, habiendo trabajado en ella los más grandes arquitectos italianos (Bramante, Rafael, Miguel Ángel). Terminada en 1612, el definitivo templo fue consagrado por Urbano VIII en 1626. La plaza que se abre frente a él, rodeada por la famosa columnata de Bernini, aunque forma parte del Vaticano, está siempre abierta al público y bajo la vigilancia de la policía y autoridades italianas. (Archivo Rizzoli)

La fachada de Santa María la Mayor, una de las tres grandes basílicas vaticanas (con San Juan de Letrán y San Pablo Extramuros) situadas fuera de los límites del pequeño estado, pero sometidas a la jurisdicción de la Santa Sede. Esta basílica se identifica con la que en el siglo IV hizo construir — a consecuencia de un sueño — el papa Liberio. Reconstruida a lo largo de los siglos XVI, XVII y XVIII conserva en su interior las líneas de la primitiva construcción paleocristiana. Los mosaicos que en ella se conservan se remontan a los siglos IV y V y en su estilo son los más importantes de Roma. (S.E.F.)



propia, a excepción de la venta de sellos, la Ciudad del Vaticano es también el país más pequeño del mundo. Su territorio, aparte de la basílica de San Pedro y los palacios vaticanos, se reduce a algunos edificios de Roma o fuera de ella, como, por ejemplo, la basílica de San Juan de Letrán, la de Santa María la Mayor, San Pablo Extramuros y la villa de Castelgandolfo, residencia veraniega del Pontífice. Pero en otro aspecto, en el espiritual, es el más poderoso de los estados, pues como residencia del Sumo Pontífice, cabeza de la Iglesia Católica Apostólica y Ro-

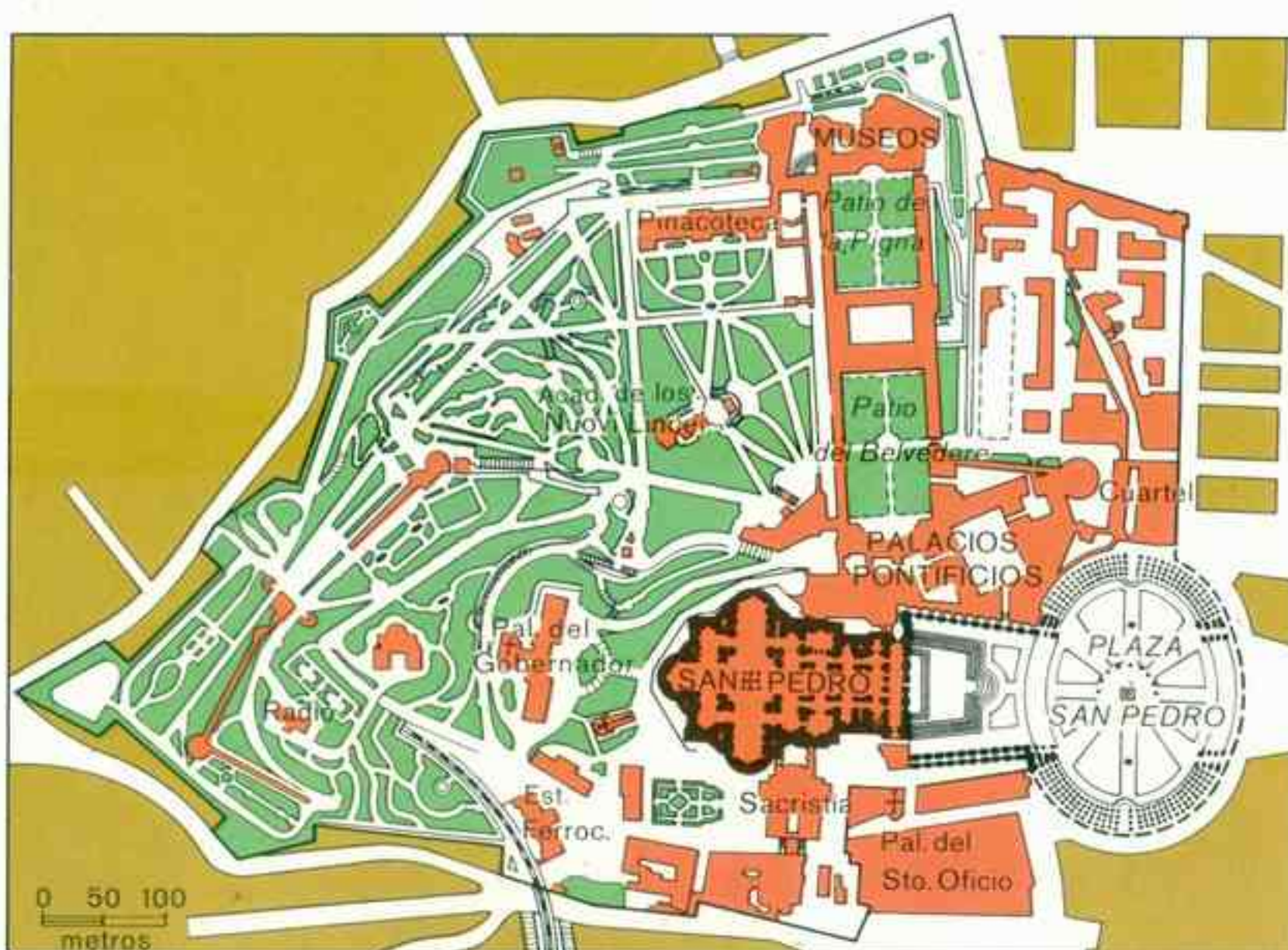
mana, es la capital espiritual de casi 600 millones de fieles. En el terreno material cuenta con todos los elementos funcionales de una ciudad moderna: estación de ferrocarril, de radio y televisión, oficinas de correos, etc.

Por una convención establecida entre el Estado italiano y el Vaticano, este último puede acuñar anualmente moneda, que tiene el mismo valor que la italiana y que circula libremente en los dos estados. La lengua del Vaticano es el italiano, pero en actos oficiales de la Santa Sede también se usa el latín.

Algunos elementos de ese estado — como la basílica de San Pedro (la iglesia más grande del mundo), los despachos administrativos, la tipografía poliglota, la estación radiotransmisora, la Academia de Ciencias, el periódico diario (*L'Osservatore Romano*) — no guardan relación, con la extensión geográfica de la Ciudad, sino con su importancia, trascendencia y proyección en todo el orbe cristiano.

BIBLIOGRAFIA:

Cechelli, C.: *Città del Vaticano* (Roma, 1933); Gessi, L.: *La città del Vaticano* (Roma, 1954); *Annuario pontificio* (Roma, 1970).



CIUDAD DEL VATICANO

LA CIUDAD DEL VATICANO. El estado más pequeño del mundo nació el 11 de febrero del 1929 tras la firma de los pactos lateranenses. Tiene una superficie de 0,44 km² y casi 1000 habitantes, y comprende, además de la basílica de San Pedro, los palacios vaticanos y los amplios jardines. Unidos con especiales vínculos a la Ciudad del Vaticano y gozando de particulares privilegios — a pesar de hallarse en territorio italiano — hay otros edificios y templos en Roma y fuera de ella. El estado Vaticano tiene una estación de ferrocarril, estación de radio y televisión, servicio de correos, un tribunal, dos prisiones, etc.



Una solemne ceremonia en San Pedro: la imposición del capelo a los nuevos cardenales. Cada cardenal es nombrado libremente por el Papa, que lo comunica en el consistorio secreto. El Sacro Colegio de los cardenales cuenta con más de cien miembros, pues Paulo VI aumentó recientemente su número, los cuales son los principales colaboradores del pontífice en el gobierno de la Iglesia. El decano del Sacro Colegio es el más anciano de los cardenales.

(Archivo Rizzoli)



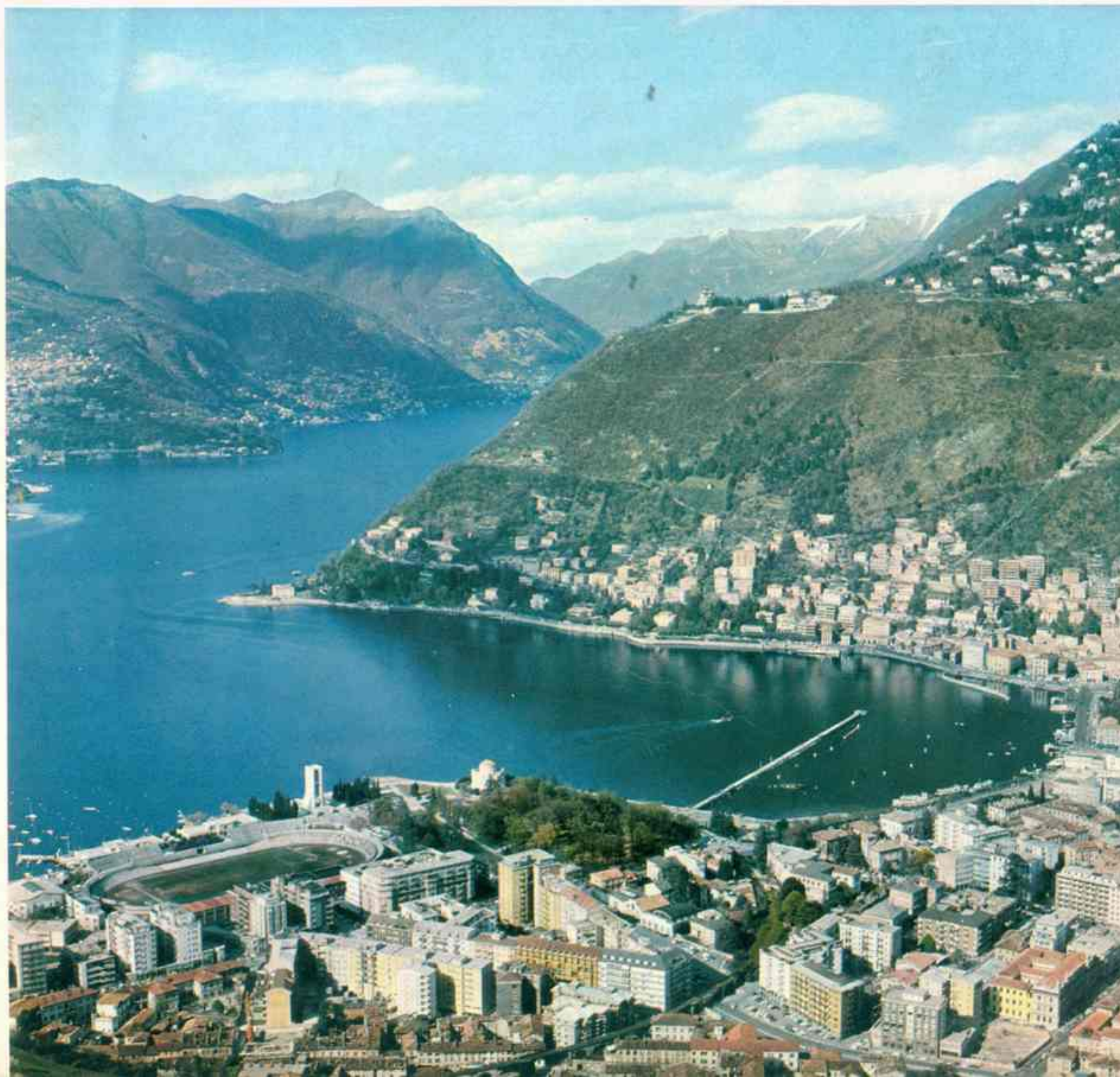
Los jardines vaticanos, en los que el Papa da su paseo cotidiano. El primer pontífice que decidió convertir en jardines una parte de la zona posterior de la basílica fue Nicolás III (1277-1280). Pero el arreglo definitivo se llevó a cabo en 1870, después de la ocupación de Roma por las tropas italianas y a consecuencia de la reclusión voluntaria del Papa en la Ciudad del Vaticano. Actualmente los jardines están muy cuidados, con largas y sombreadas avenidas, parterres, prados y un pequeño huerto de naranjos. En verano el pontífice reside en Castelgandolfo, residencia situada en la vertiente occidental del lago Albano y donde en el siglo XVII Urbano VIII hizo construir el Palacio Pontificio y la villa Barberini, que gozan de extraterritorialidad. (Archivo Rizzoli)

Italia

Italia es una región mediterránea, con un relieve atormentado y un clima que presenta vivos contrastes. Pero, por muchas razones, se distingue claramente de las restantes penínsulas mediterráneas, como la Ibérica y la Balcánica. En primer lugar, por su especial configuración, que la hace accesible a las influencias marítimas y, por lo tanto, más húmeda y más verde. En segundo lugar, por su posición, pues viene a ser como un puente entre

Europa y África y el diafragma entre Oriente y Occidente. Por todas esas razones Italia ha sido siempre una encrucijada de encuentros, la tierra donde el mosaico bizantino adornaba la ojiva gótica, en la que la fortaleza nórdica entró en contacto con la finura alejandrina. El país se distingue también por la elevada densidad de su población y por el alto grado de progreso técnico que ha logrado alcanzar en los últimos años, circunstancias que le otor-

gan un desarrollo económico y político muy superior al del resto de los países mediterráneos. Desde el punto de vista físico, se distinguen tres Italías claramente diferenciadas entre sí: la continental, la peninsular y la insular. La evidencia de esta distinción se percibe también en el campo económico-social, como resultado natural de una herencia de distintos ambientes humanos vinculados a una diversa formación histórica.



Vista de Como y del lago, con el puertecito situado en una pequeña dársena. La ciudad conserva notables monumentos, como las iglesias de San Fidel y de San Abundio (siglo XI), así como el Broletto, de estilo gótico, y la catedral, que datan de siglos posteriores. El lago de Como, formado en la hendidura originada por el glaciar del Adda, tiene una característica forma de Y invertida, con la rama de Colico al Norte, la de Como al SO. y la de Lecco al SE. El clima, la rica vegetación, las ciudades esparcidas por sus orillas y las pequeñas aldeas que conservan aún su antiguo atractivo, hacen de ese lago una de las zonas más frecuentadas por el turismo. (Titus)

EL AMBIENTE FÍSICO

La Italia continental

El baluarte de los Alpes

El visitante que quiera llegar a Italia por vía terrestre forzosamente se ve obligado a cruzar los Alpes, grandioso baluarte que rodea a la Italia continental y domina su configuración geográfica.

Se trata de una cordillera "reciente",

cuyas rocas fueron plegadas por la orogénesis (precisamente denominada alpina) de la segunda mitad de la era terciaria. De ello se deriva lo incisivo del modelado, efectuado por la erosión, y la verticalidad de sus cumbres.

Tradicionalmente, la cordillera se suele dividir en tres grandes sectores, más o menos iguales, que reciben los siguientes nombres: Alpes Occidentales (o Piamon-

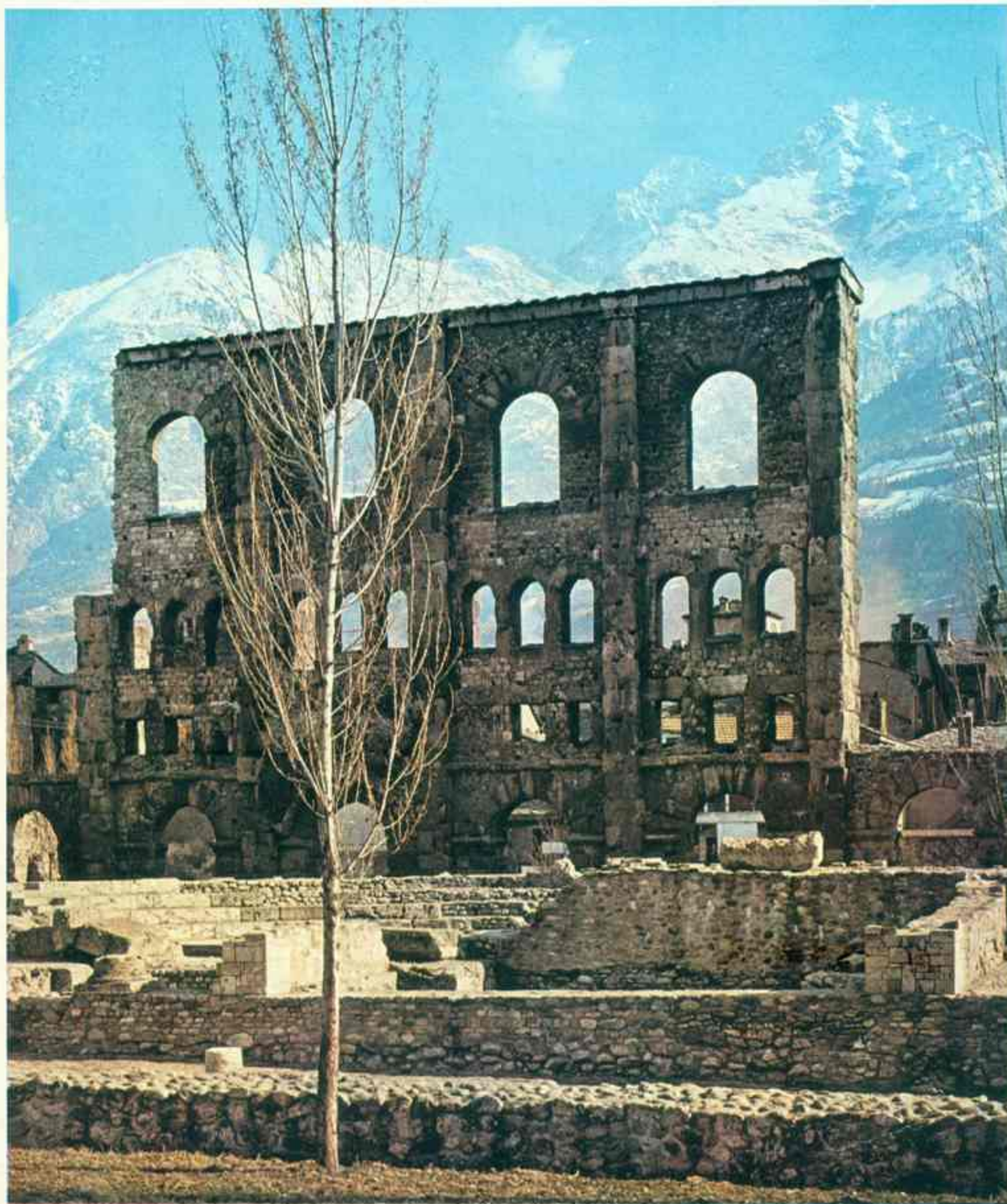
teses), Alpes Centrales (o Lombardos) y Alpes Orientales (o Vénetos).

Los Alpes Occidentales se inician en el collado de Cadibona y terminan en el paso del Simplón; los Centrales van desde el Simplón al paso de Resia, y los Orientales, desde dicho paso al de Vrata, junto a la ciudad de Fiume.

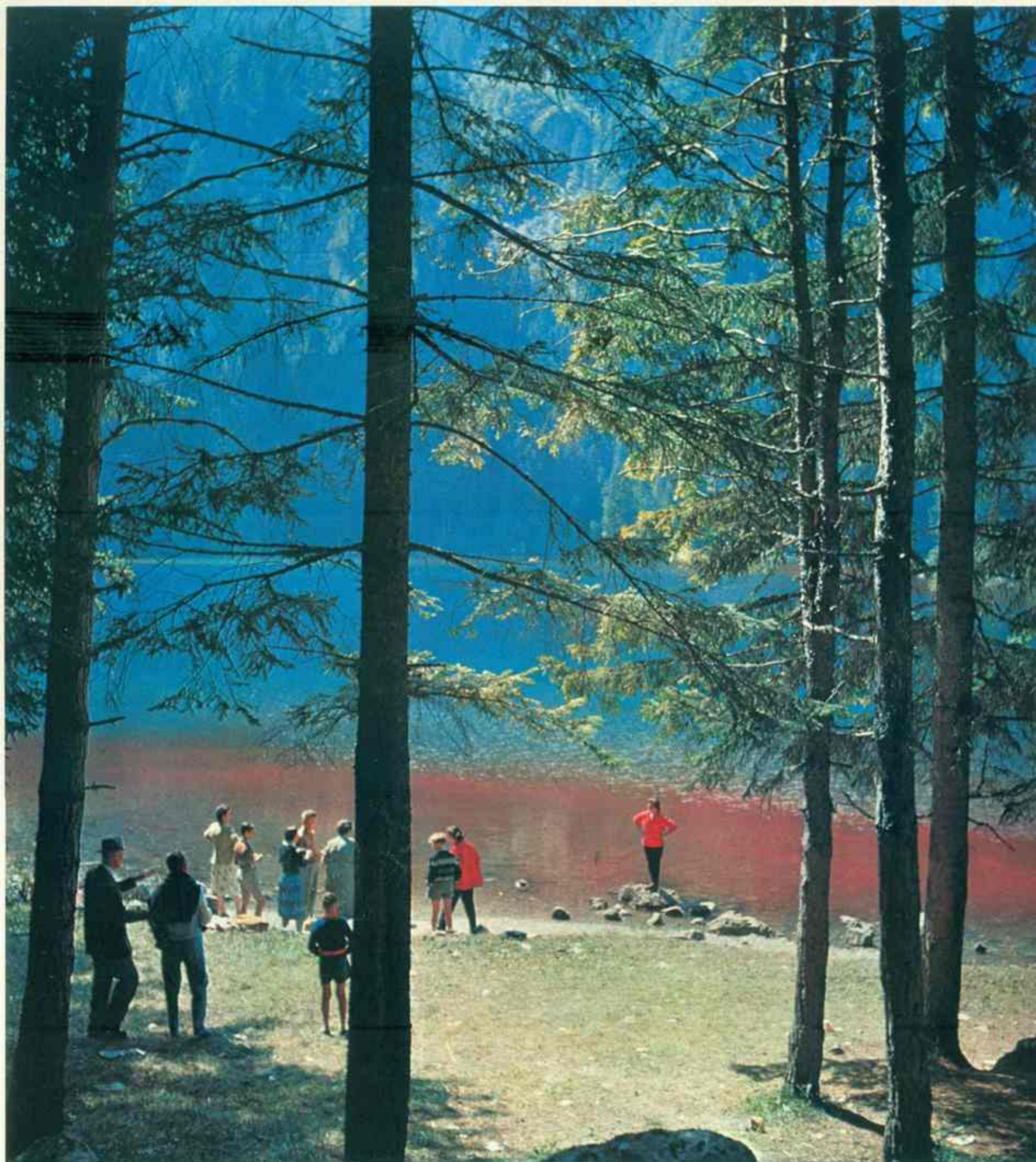
A su vez, los Alpes Occidentales (unos 550 km de longitud a lo largo de su cadena principal) se subdividen en: Alpes Ligures, que se extienden desde el collado de Cadibona al de Tenda; Alpes Marítimos, desde el collado de Tenda al de la Magdalena; Alpes Cócios, desde este último collado hasta al Moncenisio; Alpes Graios, del Moncenisio al Col Ferret, y Alpes Peninos, de Col Ferret hasta el paso del Simplón. Todo el sector occidental de los Alpes presenta flancos empinados, como murallas, más bien que extensas vertientes; la distancia media entre las cimas (que alcanzan alturas superiores a los 3000 metros e incluso 4000) y el llano es, aproximadamente, de unos 45 km, pero, en algunos trechos, sólo de 25 km. Por lo tanto, es fácil imaginar que las laderas han de ser forzosamente empinadas.

Afortunadamente, la aspereza de los Alpes Occidentales halla eficaz paliativo en la amplia dispersión de los calcoesquistos, lo que provoca áreas de rocas fácilmente erosionables, y en el amplio fondo llano de los corredores de los valles, que se presentan como fragmentos de llanura indentados en los montes y que constituyen accesos naturales a los valles alpinos. Pero el paisaje no es monótono, pues es frecuente que, en contacto con la llanura, los valles se estrechen, formando gargantas que en otros tiempos fueron muy útiles y eficaces para la defensa de las regiones montañosas; sobre las inmensas laderas de esquistos negros se alzan imponentes macizos cristalinos, que sobrepasan los 4000 m de altitud, como el Gran Paradiso, el Monte Rosa y, por último, la formidable muralla del Montblanch. El conjunto produce la impresión de una cadena elevada y sin notables depresiones: los dos valles más bajos, Tenda y Monginebro, no descienden por debajo de los 1800 m. Pero, hacia el Norte, la acción de los antiguos glaciares ha ampliado sensiblemente los valles, lo que ha producido el amplio fondo del valle de Susa y la cuenca del valle de Aosta. Los Alpes Occidentales son, verdaderamente, un auténtico baluarte, pero, no obstante, no carecen de pasos practicables.

Los Alpes Centrales miden, desde el Simplón al paso de Resia, algo más de 300 km; son más anchos que los Occiden-



Las impresionantes ruinas del teatro romano de Aosta que, con el arco de Augusto, la Puerta Praetoria y los restos de las murallas augustas, atestiguan el origen romano de la ciudad. Situada en el centro del valle superior del Dora Baltea, Aosta está rodeada por las cimas más altas de los Alpes y desde la época romana sobresalió como lugar de paso hacia los puertos del Pequeño y Gran San Bernardo. Hoy día la ciudad, que ha crecido hasta alcanzar las laderas de los montes, ya no es un centro agrícola-forestal, sino que se ha convertido en un notable centro industrial. (N. Cirani)



Una vista del lago Tovel, en el Trentino-Alto Adigio, durante el fenómeno del enrojecimiento de las aguas. Esta coloración se debe a la presencia de un alga (el "Glenodinium sanguineum") sensible a la acción de la luz, y solía producirse en las horas más cálidas de los meses estivales y en los días más claros. Actualmente, a causa de la contaminación, el fenómeno ya no se produce. Desde hace algún tiempo, muchos de los lagos del Trentino-Alto Adigio, como los de Fié, Loppio y Carezza, se están secando debido al agotamiento de las fuentes y porque van siendo colmatados por aluviones. (S.E.F.)

tales y además presentan un aspecto más variado y ofrecen una mayor penetrabilidad. Esto se debe al armónico desarrollo de tres zonas geológicas si se considera esta parte del sistema alpino en su conjunto: esas tres zonas son: la alineación externa septentrional, con predominio de esquistos (Alpes Berneses, de Uri y de Glarona, en Suiza); la zona axial cristalina (Alpes Penninos, Lepontinos y Réticos), y, por último, al Sur, los Prealpes calcáreos. En la

parte italiana, y en la zona cristalina, entre los 3500 y los 4000 m de altitud, se encuentra la alta montaña tradicional: Adamello, Ortles y Bernina. Sin embargo, y gracias a la alineación de las estructuras, se da el hecho nuevo y de capital importancia de que estos macizos suelen estar separados por bandas longitudinales, como ocurre en la Valtellina, circunstancia que facilita en gran manera las comunicaciones.

El primer sector de los Alpes Centrales está formado por los Alpes Lepontinos, que van desde el Simplón al paso del Spluga. En este último punto se inician los Alpes Réticos, que se dividen en una alineación central, que es la cadena que une el paso del Spluga al de Resia; una alineación meridional, que corresponde a la cadena que parte del Stelvio y forma los grupos de Ortles-Cevedale y del Adamello Presanella, y otra alineación septen-

trional, que comprende varias sierras en el territorio suizo de los Grisones. Al Sur de los Alpes Réticos y claramente separados por el surco longitudinal de la Valtellina, discurren, de Oeste a Este, los Alpes Orobie, en los que penetran los valles de Bérgamo. A los pies de los Alpes Lepontinos y Orobie se extienden los Prealpes Lombardos, paisaje de formas extraordinariamente variadas, en el que predominan los macizos calcáreos, hendidos por los profundos surcos de los antiguos glaciares que forman los cinco lagos prealpinos: Mayor, Lugano, Como, Iseo y Garda, retenidos todos ellos por importantes morrenas frontales.

A la mayor extensión de la cordillera corresponde mayor volumen de precipitaciones y mayor importancia de los glaciares. Esto mismo sucedió durante la era cuaternaria, lo que explica la especial importancia de la huella glaciaria. El hecho de que Sondrio, en plena Valtellina, se encuentre escasamente a 307 m de altura:

que pasos como el Spluga, el Stelvio y el Tonale, sean tan abiertos, y que los valles sean tan aptos para las instalaciones hidroeléctricas, todo ello, se debe al modelado de los glaciares.

En el periodo comprendido entre las dos Guerras Mundiales, Italia poseyó, por entero, la vertiente interna de los Alpes Orientales; pero actualmente, a consecuencia del tratado de paz que puso fin a la segunda contienda mundial, la zona oriental llega sólo hasta el paso de Predil, y el resto, formado por los Alpes Julianos, que se inician en Camporosso, ha pasado a pertenecer a Yugoslavia.

Al Este del paso de Resia y hasta llegar al paso de Monte Croce de Comelico, se despliegan, en armonioso arco, los Alpes Atesinos, que constituyen el primer sector de los Alpes Orientales. Entre el valle del Sarca y el del Adigio, se eleva el grupo de Brenta, que por la naturaleza de sus rocas y por su forma se atribuye a los Alpes Dolomíticos (o Dolomitas), que se extien-

den hacia el Este limitados por el valle de Rienza, al Norte, la Valsugana, al Sur y el valle del Piave, al Este. En el paso de Monte Croce de Comelico se inician los Alpes Carnícos, muralla rectilínea, no muy elevada, pero de pocos pasos, que acaba en Camporosso, donde se inician los Alpes Julianos. Los Prealpes Carnícos o Julianos están separados por algunos trechos longitudinales del curso de los ríos Tagliamento e Isonzo.

Ciertamente, los Alpes Orientales presentan algunos caracteres comunes con los Centrales, como, por ejemplo, los surcos longitudinales: valles de Venosta, Valsugana, etc.; no obstante, predominan mucho más las características originales. Ante todo, el general descenso de la altitud: en efecto, los macizos atesinos, que son precisamente los más elevados, en pocos puntos alcanzan los 3500 m de altura y en los Alpes Carnícos los 2500 m. Idéntica observación puede hacerse respecto a los pasos: el famoso Brenner no supera



LAS REGIONES DE ITALIA SEPTENTRIONAL. Italia septentrional comprende las siguientes regiones: Piemonte, Lombardia, Veneto, Trentino-Alto Adige, Friuli-Venezia Giulia, Liguria y Emilia-Romagna. Limitada al Norte por la cadena alpina, esta zona constituye la parte continental del país y comprende la más extensa y fértil de las llanuras italianas: la llanura del Po. La energía proporcionada por las aguas de los ríos que descienden de los Alpes, la fertilidad de las tierras bien regadas y su posición geográfica, en contacto directo con los países de Europa central, hacen que esa región sea la más industrializada y con un alto grado de progreso técnico

los 1375 m; el de Coccau (Tarvisio) está a 675 m y el de Predil a 1156. Paralelamente, y pese a la abundancia de precipitaciones, existen pocos glaciares. Otro aspecto original es el hecho de que ofrecen fácil penetración en la montaña, debido, por lo general, a la profundidad de los surcos, causados por fracturas transversales y que han determinado la formación de un extraordinario dédalo de valles. Es importante en este aspecto la depresión del Adigio, que, a 140 km de su desembocadura, en la llanura del Po, se encuentra a 300 m de altura. Dicha facilidad de penetración es mucho más apreciable aún debido a la circunstancia de que los Alpes, frente a Verona, tienen doble anchura que la llanura del Po.

Esta "dilatación" de los Alpes Orientales se explica por el desmesurado ensanchamiento de la zona calcárea, que tiene múltiples consecuencias. Ante todo, la excepcional extensión del relieve de tipo kárstico (o cársico), que caracteriza la altiplanicie del kars, al Oeste de Trieste. El paisaje es árido y truncado por gargantas; los cursos de agua presentan con frecuencia algunos trechos subterráneos: la hoz del Preta se ha considerado, durante largo tiempo, como la más profunda del mundo (850 m).

Por último, los macizos dolomíticos están constituidos por unas calizas muy características, que ofrecen a los escaladores unos muros muy adecuados para practicar su deporte y a los turistas panoramas de maravilloso colorido.

La fértil llanura del Po

Antigua fosa geológica, la llanura del Po era, antes de finalizar la era terciaria, un amplio golfo del mar Adriático. El golfo fue colmatado progresivamente por los derrubios transportados por las aguas, desde las montañas (Alpes y Apeninos), provocando la retirada del mar hasta su posición actual. La espectacular grandiosidad de este fenómeno, en parte de demolición y en parte de colmatación, es mucho más manifiesta si se considera la amplitud de la llanura (calculada en unos 46.000 km²) y su longitud máxima de 396 km, correspondientes al paralelo 45°. La anchura aumenta en dirección al mar Adriático y presenta, entre Rimini y la desembocadura del Isonzo, un frente marítimo que alcanza los 270 km.

La llanura del Po desciende suavemente desde el Piamonte hasta el mar y, al mismo tiempo, declina desde el pie de los Alpes y los Apeninos hacia el eje de impluvio, marcado por el río, que transcurre casi al pie de los Apeninos y a notable distancia de los Alpes. Esta disimetría, que es una de las características más acusadas del valle del Po, se debe en gran

parte a la mayor fuerza y actividad de los afluentes de la izquierda (alpinos), que han transportado mayor cantidad de derrubios, obligando al río a desplazarse poco a poco hacia los Apeninos. No obstante, recientes prospecciones geofísicas han revelado la existencia de dorsales, "estructuras" profundas, que confirman que la disimetría también es propia del fondo marino sobre el que se depositaron los aluviones fluviales.

Como en todas las llanuras de pie de monte, los derrubios que se hallan en el borde son, naturalmente, los gruesos, mientras que el centro de la llanura está formado por aluviones finos y arcillosos. Un estadio especial del proceso de sedimentación se sitúa en la época cuaternaria, cuando las lenguas de los glaciares, descendiendo de los Alpes, depositaban su carga en los bordes de la llanura, constituyendo las especiales formaciones llamadas morrenas; pero la vertiente de los Apeninos, más baja, y por lo tanto poco afectada por los glaciares, se halla desprovista de tales morrenas.

Esto explica que la topografía de la llanura del Po se halle dispuesta en bandas paralelas. En inmediato contacto con los Alpes se encuentra la zona de las morrenas, generalmente dispuestas en arcos convexos hacia el exterior. Son muy notables las que obstruyen, por el Sur, los lagos prealpinos; entre ellas destaca, como la más perfecta, la del lago de Gar-

da. Pero, muchas veces, las aguas han logrado forzar la barrera y la morrena, cortada por el centro, adquiere entonces la forma de una herradura partida por la mitad; este es el caso del imponente anfiteatro de Ivrea.

La llanura, que a primera vista podría aparecer uniforme y monótona, se halla, en cambio, perfectamente diferenciada. Para simplificar, suele hablarse de "alta y baja llanura": la primera, formada por cantos y materiales groseros, muy permeable y generalmente árida; la segunda, formada por materiales finos y ricos en agua. En la llanura alta, los aluviones más antiguos aparecen con frecuencia profundamente alterados en su superficie y recubiertos por una capa arcillosa (*ferretto*), producida por un largo proceso de descalcificación y que es extremadamente impermeable y refractaria a los cultivos; otras veces afloran piedras y guijarros, excesivamente permeables. En ambos casos se tienen terrenos áridos y poco fértiles, recubiertos por doquier por una escasa vegetación de brezos (cuyo nombre común de *brughia* ha dado el nombre de *brughiera* a la llanura lombarda), de acacias y de malezas. Esta zona, que se extiende hasta Friuli, recibe los nombres de *vaua* y *baraggia* en el Piamonte, y los de *brughiera* y *groana* en Lombardía.

Las aguas que se filtran en los pedregales de la llanura alta, se deslizan en profundidad hasta que, en contacto con la

Vista de Bassano del Grappa, con su puente cubierto, denominado "puente de los Alpinos", que cruza el río Brenta. El Brenta, de 160 km de longitud, nace de la unión de dos emisarios de los lagos Levico y Caldonazzo; en otro tiempo desembocaba en la laguna de Venecia, pero su curso fue desviado para evitar el desbordamiento de dicha laguna. Las orillas de este río son famosas por las espléndidas villas que los antiguos venecianos construyeron en épocas pasadas, como, por ejemplo, la villa Foscari, llamada la "Malcontenta", obra de Palladio. (Mairani)





Vista aérea de uno de los tramos del delta del Po, rodeado por los rectángulos que forman los campos cultivados. El Po, el más importante río italiano por su longitud, por la extensión de su cuenca y por su caudal, atraviesa la llanura homónima y termina en cinco brazos principales: el Po de Maestra, el Po de la Pila, el Po de Tolle, el Po de la Gnocca y el Po de Goro, subdivididos a su vez en catorce bocas. Este conjunto, formado por material aluvial de pequeño calibre, tiene una superficie de unos 400 km² y cada año avanza hacia el mar unos 60-70 m. (Arch. Rizzoli)

llanura baja, constituida por materiales finos, encuentran una capa impermeable de arcilla que las obliga a aflorar, formando así numerosas fuentes. Estos alumbramientos presentan caudales del orden de los 250 a 750 litros por segundo y por kilómetro de desarrollo, y tienen una importancia fundamental para los cultivos, ya que alimentan una espesa red de regadío; además, puesto que manan a una temperatura constante, aproximadamente de 4 °C, permiten el cultivo, en la llanura baja, de plantas forrajeras incluso en la época invernal.

Merece mención aparte la llanura aluvial del Po. Esta zona, generalmente estrecha, situada por debajo del nivel de las aguas del río y protegida por fuertes diques, se ensancha en la Polesina. El Po transporta, en efecto, considerables cantidades de aluviones que, al depositarse en el fondo, han ido provocando una elevación paulatina del lecho del río respecto

al nivel de la llanura. Si se producen riadas excepcionales, puede suceder que las aguas rompan los diques en algún punto y entonces, a través de la brecha, invaden e inundan los campos, produciendo gravísimos daños en los cultivos, como sucedió en noviembre de 1951 y en junio de 1957.

A la derecha del Po se encuentra una sucesión análoga de zonas de relieve, pero la correspondiente a la de las fuentes es más estrecha y no presenta relieves de morrenas. Por lo tanto, se desprende que en conjunto se trata de una amplia y fértil llanura, pero cuyo rendimiento es fruto de los esfuerzos y de la tenacidad del hombre, que ha conseguido sacar el máximo provecho de unas tierras que en ocasiones son demasiado áridas y en otras demasiado húmedas.

Es lógico comprender que el frente marítimo de la llanura sea extremadamente bajo y que, en parte, se halle ocupado por las aguas. En efecto, los mate-

riales (limo y arena) vertidos en el Adriático por el río, batidos constantemente por las corrientes costeras, adquieren la forma de cordones litorales que cierran las lagunas; algunas de estas lagunas están "vivas", es decir, se hallan en comunicación con el mar, como por ejemplo, la laguna de Venecia, con su célebre Lido. En cambio, otras, al Sur del Po, están "muertas", o sea, cerradas y en vías de colmatación. El fenómeno es fácilmente observable en el delta, donde las fases de sedimentación eran ya muy evidentes en la Edad Media. La escasísima importancia de las mareas (cuyo mayor alcance no pasa de un metro) ha favorecido ciertamente esta labor de colmatación.

En los últimos años se ha podido observar un lento descenso del delta, por lo que algunas tierras que ya se hallaban en seco han sido nuevamente invadidas por las aguas o han exigido la protección de diques más altos; las causas de este

fenómeno se han atribuido, por lo menos en parte, a la extracción de metano (mezclado con agua) del subsuelo y al correspondiente movimiento de asentamiento del fondo que tal operación lleva consigo, lo que ha motivado que, de momento, la extracción se suspendiera o se realizara muy lentamente.

El clima y las aguas

La variedad de las condiciones geográficas y su posición en una zona sometida a influencias atmosféricas muy distintas, imprimen al clima del Norte de Italia una característica inconstancia, es decir, un comportamiento muy variable de un año a otro. Se trata, en efecto, de un clima de tipo templado, continental y submediterráneo. En invierno, toda la región está afectada por masas de aire frío, de origen polar y en verano invadida por tibias masas de origen atlántico; no obstante, enclavadas en pleno continente, excluidas de la influencia directa del océano, envueltas en parte por la barrera de los Alpes y separadas del Mediterráneo por el núcleo montañoso de los Apeninos, las regiones de la Italia septentrional, salvo la Liguria (por su especial situación), presentan caracteres climáticos netamente continentales: amplia oscilación térmica anual, es decir, gran diferencia de temperatura entre el verano y el invierno; régimen pluviométrico de "mínimas" invernales, y exacta alternancia de las estaciones. Pero este clima a veces también es submediterráneo, porque el diagrama pluviométrico alcanza sus puntos máximos en primavera y en otoño y no en verano, como ocurre en Europa central.

En la llanura del Po, las estaciones se suceden, generalmente, de la siguiente forma: el invierno ofrece precipitaciones medias, pero es neblinoso y bastante frío, siendo frecuentes las heladas; Piacenza, en enero, presenta una temperatura media ($-0,4^{\circ}\text{C}$) inferior a la de Copenhague, y en Venecia las temperaturas son parecidas a las de París. La primavera es tibia, pero bastante lluviosa. En cambio, el verano es sofocante: la temperatura asciende tanto como en Nápoles, y además el aire es pesado, inmóvil, y son frecuentes los temporales; por último, en octubre caen abundantes lluvias. En conjunto, se trata de un clima no excesivamente agradable, pero muy apropiado para ciertos cultivos, como maíz, arroz, morera y remolacha azucarera.

Pero en cuanto el terreno sobresale de las heladas brumas del Po, el clima se dulcifica y aparecen cultivos de tipo mediterráneo, como el limonero, y a veces hasta el olivo; esta es la zona de los relieves morrénicos o prealpinos, donde se encuentran los grandes lagos, que desempe-

ñan una función mitigadora de la temperatura y en cuyas orillas crecen las palmeras. Por el contrario, el litoral adriático, azotado a menudo por ráfagas de "bora" (viento frío, procedente del Nordeste), tiene un clima bastante rígido.

Las regiones alpinas presentan, como es natural, los acostumbrados caracteres del clima de montaña; con la altitud aumentan las precipitaciones y descienden las temperaturas, de lo que se deriva la estratificación de las zonas de vegetación. Hay que señalar que los Alpes Orientales, más expuestos a la humedad procedente del Adriático, y por ello con mayores precipitaciones, presentan límites altimétricos inferiores a los de los Alpes Occidentales: por ejemplo, el bosque, que en el Piamonte asciende hasta los 2300 m, se detiene a 1600 en los Alpes Cárnicos.

Parecidos contrastes se encuentran también en el complejo régimen del Po, a causa de la conocida sensibilidad de los ríos ante las variaciones climáticas. El Po es el mayor de los ríos de Italia, tanto por su longitud (652 km) como por su caudal

(media de 1460 m^3 por segundo); pero por ser difícilmente navegable, durante mucho tiempo constituyó, para el hombre, más bien una barrera que un elemento de cohesión. Es muy interesante el examen de la variación del caudal según las estaciones. En enero se produce el primer período de mengua, a causa del descenso de las precipitaciones; en mayo, la primera crecida, debida a la aportación de sus afluentes alpinos, enriquecidos por la fusión de las nieves; en julio-agosto, el segundo descenso, motivado por la elevada evaporación, que en parte se compensa por el aporte de las aguas de deshielo de los glaciares alpinos; en noviembre se produce la máxima crecida, provocada por la abundancia de las lluvias otoñales. Se trata, por lo tanto, de un régimen "pluvionival" que otorga a la Italia septentrional una fisonomía semejante a la de la Europa central.

Los mayores afluentes de la izquierda del Po son los siguientes: el Dora Riparia y el Dora Baltea; el Ticino, que nace en el macizo del Gotardo, forma el lago Ma-



La basilica de San Antonio, en Padua, uno de los santuarios más venerados de Italia. Iniciada en el siglo XIII, armoniza la estructura románica con los elementos góticos y bizantinos de las cúpulas. En el interior se conserva el arca con el cuerpo del Santo y otras muchas reliquias. Entre las obras de arte de la basilica destacan el Crucifijo y los bronce del altar, obra de Donatello, autor asimismo de la estatua ecuestre del "condottiero" Gattamelata, que se levanta frente a la basilica. Otro monumento famoso de Padua es la capilla de los Scrovegni, en la que se puede admirar el famoso ciclo de frescos de Giotto. (Archivo Rizzoli)



Un aspecto característico de los Apeninos, cerca de Bolonia; en segundo término, los viaductos de la autopista del Sol, que cruzan el valle del Reno. Las cimas de los Apeninos no son muy agudas, como ocurre en los Alpes; sólo el grupo del Gran Sasso (2914 m), el mayor de la cordillera, situado en la parte central, presenta formas agrestes, de aspecto alpino. El paisaje es bastante variado a causa de la diversidad del suelo y de la concentración de la población, que, en parte, ha conseguido modificar la naturaleza del terreno. (Titus)

yor y separa durante un largo trecho el Piemonte de la Lombardía; el Adda, que recorre la Valtellina, forma el lago de Como, sale de él por la parte de Lecco y desemboca en el Po más allá de Cremona; el Oglio, que cruza el valle de Camonica y forma el lago de Iseo, y, por último, el Mincio, que nace del lago de Garda y forma tres lagunas alrededor de Mantua. Entre los afluentes de la derecha (o sea los apenínicos) figuran: el Tanaro y Scrivia en el Piemonte, y Trebbia, Taro, Secchia y Panaro en la Emilia.

La península y las islas

La cordillera de los Apeninos

Los Apeninos, que constituyen la espina dorsal de la península italiana, presentan una configuración totalmente distinta a la de los Alpes.

Donde actualmente se halla el mar Tirreno se extendía, en otras épocas, una tierra cristalina, la llamada Tirrenida. Y en los bordes de este macizo se formaron, en la era terciaria, cordilleras de plegamiento; a continuación, esta tierra se hundió en las aguas, pero algunos restos del

borde elevado permanecieron emergidos; de esta forma asumieron individualidad propia los Apeninos y las grandes islas, únicos restos hoy existentes de estos episodios geológicos.

En esta zona hay que tener en cuenta, ante todo, los movimientos del suelo. Aunque englobe terrenos antiguos, los Apeninos son una cordillera sumamente joven; además, los retoques debidos a la erosión son aún escasos y el paisaje presenta muchas altiplanicies y gargantas, pero escasos picos y pocas cimas agudas. Por otra parte, la funesta frecuencia de los terremotos (los Abruzzos y Calabria son las regiones con mayor cantidad de movimientos sísmicos de Europa) demuestra que el proceso de asentamiento no ha terminado todavía. La palabra "plegamiento" no debe hacer olvidar que, en este caso, la roca está más a menudo fracturada que plegada. Una inmediata consecuencia de ello se revela en la abundancia de fosas de hundimiento que hace algunos miles de años eran todavía lagos; la más interesante es la de Fucino, que se colmató en el siglo XIX.

Junto al predominio de las fracturas tectónicas figura también otro aspecto ori-

ginal de los Apeninos: la presencia en la vertiente del Tirreno de un anti-Apenino, frecuentemente volcánico, con algunos volcanes extinguidos y otros en activo, como el Vesubio y, en las islas, el Strómboli y el Etna.

Por otra parte, la cadena de los Apeninos, mucho más meridional y más baja que los Alpes, sólo excepcionalmente y en proporciones muy limitadas ha sufrido un modelado glaciar, circunstancia que es determinante en el aspecto del paisaje y las vías de comunicación.

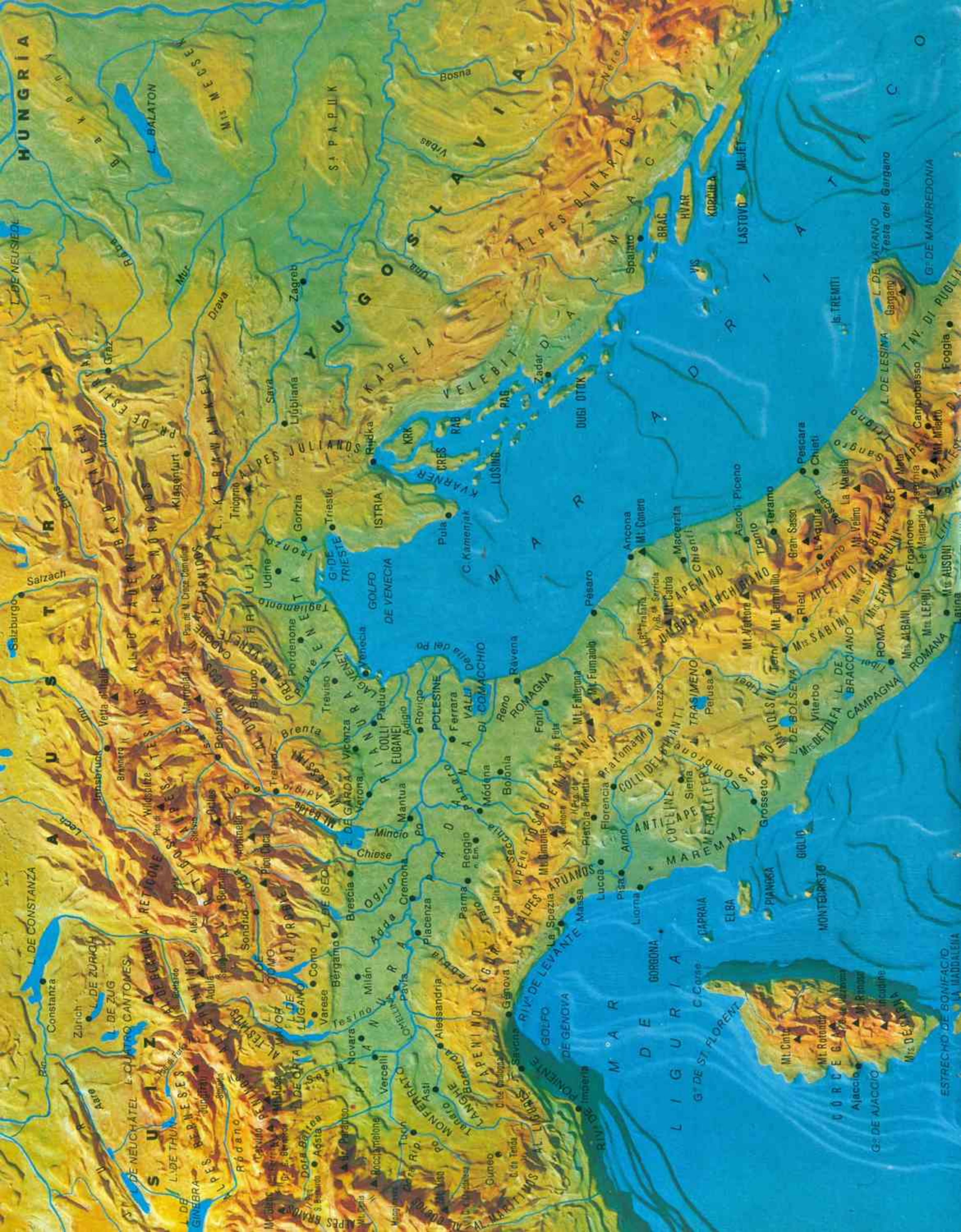
Por último, la abundancia de rocas arcillo-esquistosas, agravada por la violencia de las lluvias, tiene consecuencias negativas, como la producción de grietas y los *calanchi*, surcos profundos que inciden las laderas de gran pendiente de las montañas arcillosas, provocando erosiones en campos y pastos.

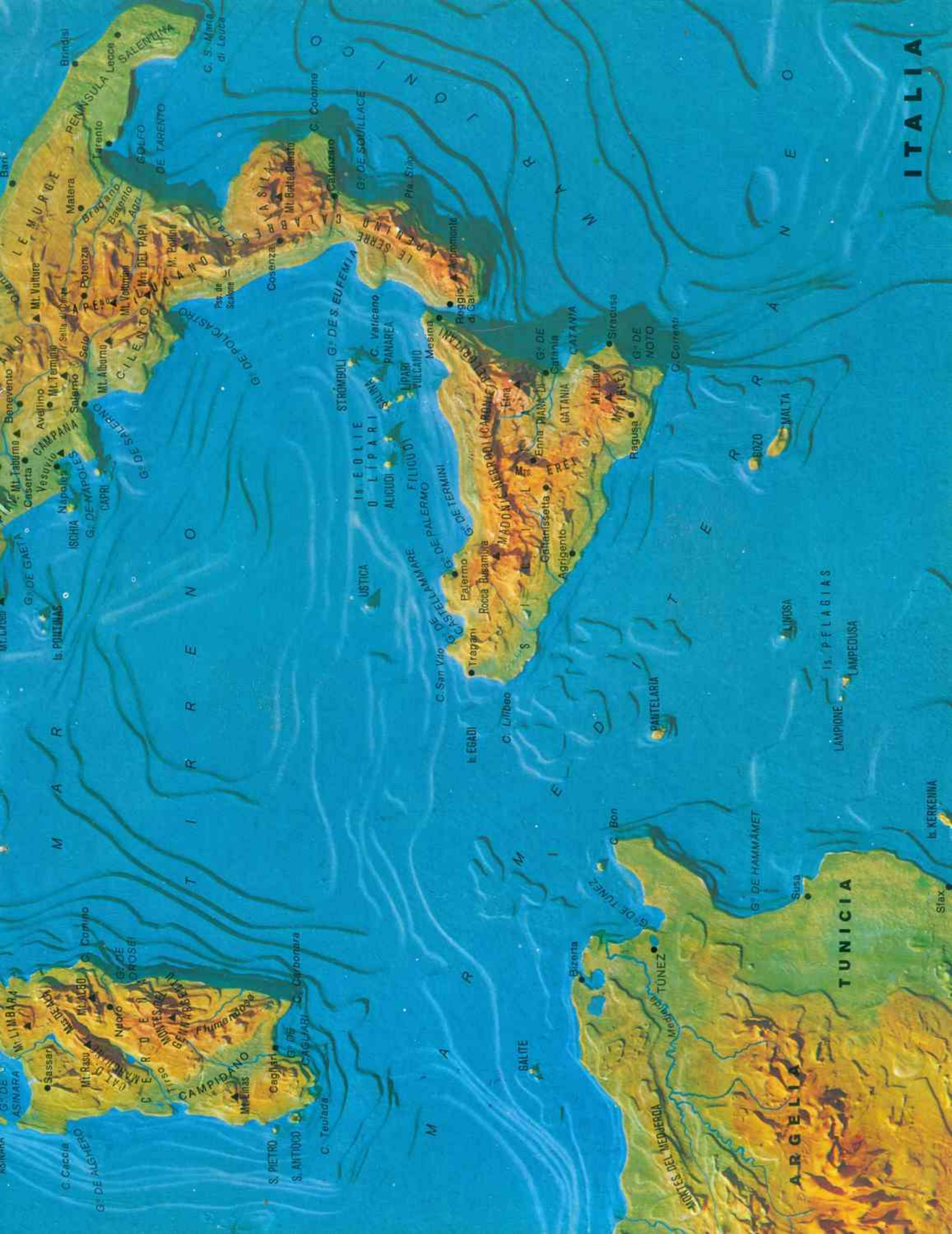
La cordillera de los Apeninos también es original por su gran variedad: ciertamente debe decirse "los Apeninos", en lugar de "el Apenino", puesto que son muy distintos los paisajes que se observan. Desde Liguria y Piemonte hasta Calabria y Sicilia se suceden, y a veces se alternan, zonas bien diferenciadas. Así, en los tipos de paisaje morfológico, es fácil distinguir un Apenino ligure, desde el collado de Cadibona al paso de Cisa, que descende hasta el mar en el golfo de Génova, con una costa tan abrupta que muchas veces no hay en ella espacio ni para la carretera, que ha de pasar por túneles o dirigirse hacia el interior. El Apenino toscano-emiliano, desde Cisa hasta Bocca Trabaria, tiene una estructura más complicada de lo que cabría suponer por la monotonía de sus lomas onduladas areno-arcillosas, frecuentemente hendidas por los *calanchi*. La única excepción la constituyen los blancos muros de mármol de los Alpes Apuanos. A este respecto cabe recordar que a las prolongaciones subterráneas de esta sección de los Apeninos, recubierta de una capa aluvional de la llanura paduana, se deben los yacimientos de hidrocarburos de Cortemaggiore.

En el Apenino Central, desde Bocca Trabaria al paso de Rionero, aumenta la altitud, pero también aumenta el vigor de las formas y su aspereza; este fenómeno está relacionado con la gran abundancia de rocas calcáreas, bastante resistentes a los ataques de la erosión y con una discreta frecuencia de paisajes kársticos. Ya el Apenino umbro-marchigiano presenta llanuras kársticas y fosas de hundimiento (la de Gubio, por ejemplo). Después, en los Abruzzos, el Apenino se ensancha y se convierte en un reducto macizo; conforme se sube, se hunden las cuencas verdeantes, se extienden las áridas altiplanicies kársticas (llano de Cinquemiglia) y se elevan los



La punta San Vigilio, en el lago de Garda. El Garda es el mayor lago prealpino italiano (370 km²), y la masa de sus aguas ejerce una sensible influencia en el clima de las regiones vecinas: en sus orillas es particularmente suave, desarrollándose una vegetación de tipo mediterráneo (agríos y olivos). Debido a la limpidez de sus aguas y a la extraordinaria belleza del paisaje, el lago de Garda es una de las zonas de veraneo más frecuentadas, a la que acuden turistas de todas partes del mundo. (S.E.F.)





ITALIA

TUNICIA

ARGELIA



DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN ITALIA. En el mapa se ve claramente que la distribución no es homogénea y que está muy influida por el relieve: en efecto, mientras en las zonas montañosas la densidad es menor, las llanuras, los grandes valles y las costas presentan densas aglomeraciones. Además, los centros urbanos ejercen una fuerte atracción; desde hace muchos años se está produciendo un amplio movimiento de población desde el Mezzogiorno hacia los centros industrializados del Norte (sobre todo Milán y Turín) y también hacia Roma. Este movimiento ha dado lugar a la "meridionalización" de la población italiana, al fenómeno del urbanismo y de la despoblación de la montaña. La concentración de gran parte de la población en las ciudades y zonas de más elevado desarrollo económico se debe al paso de muchos elementos de trabajo del sector primario al secundario y terciario.

bloques calcáreos; en el grupo del Gran Sasso de Italia (2914 m), punto culminante de la península, aparecen verdaderas formas alpinas y hasta existe un pequeño glaciar.

Pasado Sangro, en el Apenino Meridional, las rocas calizas siguen ocupando un lugar preponderante en el paisaje. Pero tanto en el Apenino Campano como en el Luccano están fragmentadas en fuertes macizos de unos 2000 m y dislocadas, en su mayor parte, hacia la vertiente del Tirreno, precipitándose en el mar en la abrupta y soleada costa de Amalfi. Entre estos macizos se intercalan pequeñas lomas de suaves ondulaciones, o incluso profundos corredores, que corresponden a amplios trechos de blandos terrenos terciarios y arcillosos. Estas son zonas poco favorables para la agricultura, e incluso para ser habitadas; en efecto, grietas y *calanchi* han frustrado siempre la iniciativa del hombre.

El último gran macizo calcáreo-mesozoico del Apenino Meridional es el Pollino, cerca de Calabria. Sus ramificaciones sudoccidentales descienden al paso del Scalona (744 m), donde se inicia el Apenino Calabro, que por sí mismo constituye una unidad geológica, ya que se trata de un macizo cristalino de plegamiento antiguo (herciniano), con granito, gneis y diversas especies de esquistos cristalinos. No es menos destacada su individualidad geográfica: es un rasgo muy característico la presencia de altiplanicies y llanuras, unas veces truncando las cimas y otras dispuestas en gradería en las laderas de las montañas.

Las llanuras marginales

En el suelo italiano no faltan las llanuras (aproximadamente una quinta parte del territorio), pero todas son muy estrechas, adosadas a los flancos del Apenino y, por lo general, muy separadas unas de otras; con frecuencia se trata de débiles ondulaciones y pequeños llanos más que de verdaderas llanuras. Además, casi todas son de origen aluvial, formadas por depósitos recientes de los cursos de agua que descienden de los Apeninos, siendo, por lo tanto, regiones generalmente fértiles, localizadas, en su mayoría, en la vertiente del Tirreno, de manera que la costa forma parte de su contorno. Pero siempre, incluso en esta situación, el llano queda inmediatamente limitado por colinas o por montañas. Compreendida entre los montes y el mar, la única verdadera llanura de acumulación volcánica es la feracísima *Campania felix*, al Norte y al Nordeste de Nápoles. La Campagna Romana, también volcánica, es un conjunto ondulado de bajos rellanos más que una llanura en su verdadero sentido; los volcanes ex-



tinguidos del Lacio, con sus bosques y sus lagos en los cráteres, son elementos pintorescos, y gracias a sus cenizas consolidadas en tobas constituyen hoy día tierras muy fértiles. El Agro Pontino, después de su saneamiento, proporciona también magníficas cosechas.

Desgraciadamente, algunas llanuras no son más que estrechas fajas litorales, tras las cuales se elevan altas montañas o sistemas montañosos. Como consecuencia de un ascenso del mar, en épocas prehistóricas, las costas son a menudo pantanosas y hostiles, y si bien la bonificación se ha conseguido plenamente en las lagunas Pontinas y en el delta del Tíber, en las marismas toscanas y en los valles del Volturno todavía no han sido debidamente sistematizadas. En Apulia, el Tavoliere se presenta extraordinariamente llano, pero totalmente calizo y, por lo tanto, sólo fértil donde es posible el regadío.

Por último, existen algunas llanuras interiores, extensiones de depósitos aluviales que llenan el fondo de las cuencas, generalmente alargadas, o ciertos trechos de los valles más amplios: por ejemplo, el fondo de la cubeta de Florencia, el valle de Umbría, el de Aterno y el de Diano. Se trata de zonas llanas y siempre de menor extensión que las llanuras externas. Entre las llanuras intermontanas, hay que recordar el desecado cauce del río Fucino.

Las islas mediterráneas

Con Sicilia y Cerdeña, Italia posee las dos mayores islas del Mediterráneo. La

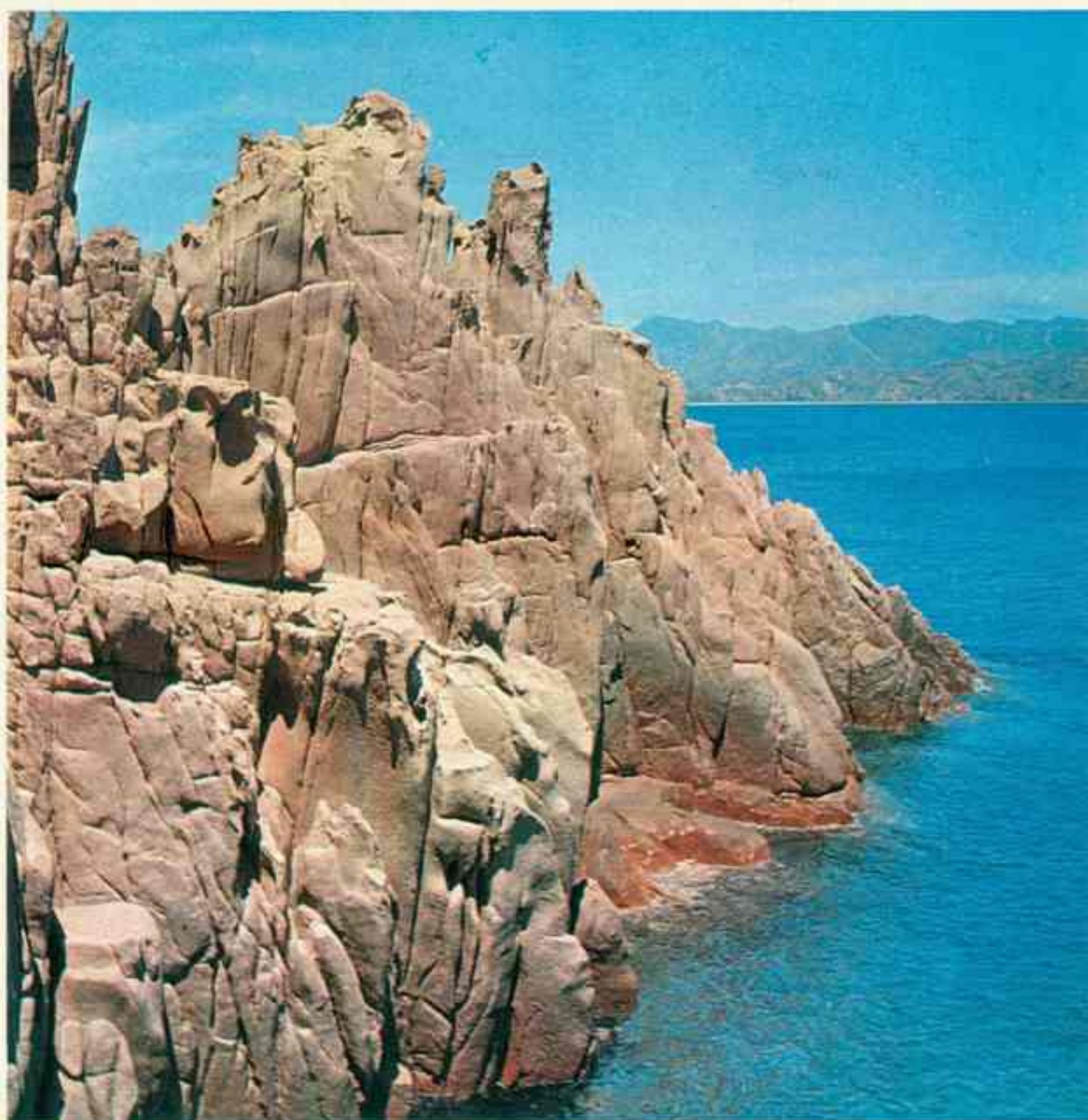
más célebre y rica de las dos es Sicilia, a la que en la antigüedad se le daba el nombre de *Trinacria*, es decir, "isla de tres puntas". Su estructura general es sencilla. Al Norte, como prolongación de los relieves de Calabria, se dibuja, a lo largo de la costa, una cadena de montañas formada por los montes Peloritano, Nebrodi y Madonie, relieves muy distintos unos de otros y con altitudes máximas que se aproximan a los 2000 m. Con su acentuada vertiente tirrénica, estas sierras se hunden rápidamente en el mar, formando una costa rocosa y difícil de recorrer. Algunas zonas de terrenos de regadío, como la famosa Conca d'Oro, interrumpen la aspreza costera.

En el resto de la isla predominan las altiplanicies y las colinas suaves, entre cuya monótona extensión surgen, en la parte occidental, algunas montañas calcáreas. Al Este se extiende la húmeda llanura de Catania, fértil por los sedimentos de origen volcánico y en la que destaca, a veces cubierto de nieve, el majestuoso cono volcánico del Etna (3340 m, según los más recientes cálculos).

Cerdeña presenta un aspecto rocoso y salvaje. Está formada por una antigua meseta dislocada, cuyo relieve se halla dividido en dos zonas desiguales: un macizo granítico muy extenso al Este, comprendido entre los 1500 y 1800 m, y rocas más recientes en la parte occidental. Estos últimos relieves están separados de los otros por un amplio surco, llano y fértil (Campidano), comprendido entre el golfo de

El ancho cráter del Vesubio, que se abre en el Gran Cono. El volcán napolitano está constituido por dos cimas distintas que proceden de una antigua base común; el monte Somma (1132 m), volcán formado en una época anterior y destruido en gran parte, y el Gran Cono, que es el actual Vesubio (1270 m). El diámetro del Somma es de unos 4 km y su perímetro de unos 12 km. Entre los dos cráteres se extiende el valle del Gigante, de 5 km de longitud, dividido en Atrio del Cavallo y Valle del Inferno. (Arch. Rizzoli)

El recortado arrecife de pórfido rojo de Arbatax, en la costa oriental de Cerdeña y en la provincia de Nuoro. Las costas de la isla, casi rectilíneas en la vertiente que da al mar Tirreno, son muy recortadas en la parte septentrional y nororiental y únicamente a nivel de las pequeñas llanuras litorales presentan tramos bajos y arenosos. Descubierta bastante recientemente por el turismo, Cerdeña ofrece espléndidas zonas en las que la naturaleza ha conservado intacta toda su belleza y, especialmente en el interior, brinda muchos paisajes de aspecto selvático. (S.E.F.)



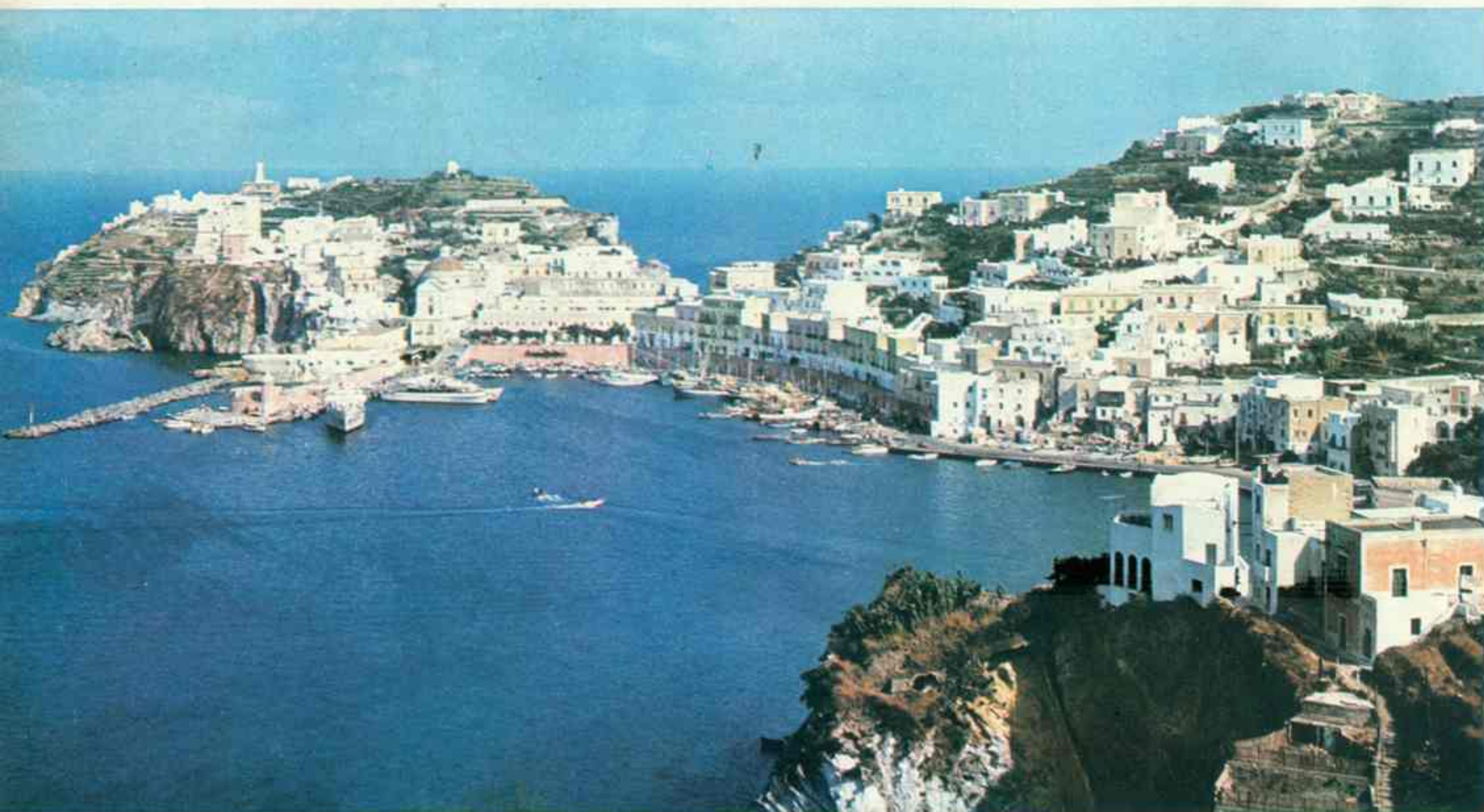
Cagliari y el de Oristano. El macizo más importante es el Gennargentu, que alcanza los 1834 m de altitud en la punta de La Marmora.

Las otras islas italianas son rocosas, pequeñas y salvajes. La isla de Elba es un antiguo bloque aplanado; Ischia es un volcán apagado; Capri, una especie de blanco navío de roca; Strómboli, desde su cráter, despide aún, con intervalos regulares, lapilli y lava incandescentes que van a parar al mar.

Dulzura y aspereza del clima

La Italia peninsular y la insular se encuentran en la zona climática mediterránea, también llamada subtropical. Esto significa que, en invierno, esas regiones están invadidas por masas de aire tibio y húmedo, de origen atlántico, en tanto que en verano llega hasta ellas aire procedente del Sahara, seco y cálido. A la inestabilidad, totalmente europea, de los inviernos, se opone, en verano, una situación meteorológica estable, de tipo africano. Pero Italia, gracias a su forma alargada, goza del influjo mitigador del Mediterráneo, más aún que España o la península balcánica.

Por ejemplo, en Roma, el invierno es



Vista de Ponza, la ciudad más importante de la isla homónima, con su puerto. Situada a 33 km al Sur del monte Circeo, Ponza es la principal isla del archipiélago de las Pontinas o Poncianas, que comprende también las islas de Gavi, Palmarola, Zámone, Ventotene y San Stefano. Estas islas, que presentan claros vestigios volcánicos (rocas andesíticas y basálticas, residuos de cráteres, tobas volcánicas, etc.), viven actualmente de los ingresos que proporciona el turismo, pues sus paisajes son muy pintorescos y sus playas muy acogedoras. En las aguas que rodean estas islas se practica la pesca submarina, que ofrece a los deportistas, en un mar excepcionalmente transparente, abundantes presas. (Marka)



fresco y el cielo se halla a menudo cubierto; la lluvia es intermitente y la nieve excepcional; cuando sopla la tramontana, los días son muy lípidos. En primavera, la temperatura asciende rápidamente y se intensifican las lluvias; con frecuencia sopla un viento meridional, muy desagradable, porque es húmedo y cálido a la vez. Pero esta estación es corta. De repente, aparece el verano: entonces hay tres meses de cielo maravillosamente azul; hace calor y las lluvias se reducen a escasos aguaceros, por lo que la tierra se reseca y se agrieta. En octubre, la temperatura refresca de nuevo y las precipitaciones lluviosas anuncian la llegada de las masas de aire de origen atlántico.

En 1966 se recogieron 715 mm de agua en 93 días y la temperatura media fue de 16,3° C, con 7,2° C de media en enero y 23,4° C en julio; la oscilación fue de 16,2° C. En 1967 cayeron 509 mm de llu-

via en 59 días. Si la temperatura media del mismo año fue de 16,2° C, se pasó de la media de enero (6,8° C) a la de julio (25,8° C) con una oscilación de 18,4° C. Por lo tanto, en conjunto se trata de un clima inestable, con acusados saltos de temperatura, aguaceros y bastante irregularidad entre un año y otro. Prescindiendo de las localidades marítimas, como Nápoles, donde la influencia directa y bienhechora del mar se deja sentir mucho más eficazmente, se puede llegar a la conclusión de que la pretendida suavidad mediterránea no es totalmente segura.

En consecuencia, en la vegetación espontánea de la península italiana quedan excluidas las especies más delicadas; solamente pueden prosperar las plantas capaces de resistir tanto el frío como el calor, la humedad y la sequía. Los grandes árboles de hoja perenne (como el roble, la encina, el pino), así como los matorrales

de mirto, de lentiscos y asfodelos y las plantas exóticas bien aclimatadas, como los cactus y los eucaliptus, forman en muchos lugares paisajes de una serena e incomparable belleza.

Dada su localización, este clima, que presenta dos máximos de pluviosidad (el más importante en octubre y el secundario en febrero), se puede denominar "tirrenico". Se le encuentra también en la vertiente oriental a partir de las cimas apenínicas, aunque en estos lugares es mucho más seco y con inviernos más fríos, menos favorecido por la influencia suavizadora del mar; es la variante de clima que puede llamarse "adriático", que resulta favorable para el cultivo del trigo, pero perjudicial para los agrios.

En el interior de la península, la distancia del mar y la altitud determinan climas de montaña de una sorprendente crudeza. Los veranos son calurosos y en invierno

Vista aérea de Nuoro, en Cerdeña. La ciudad se halla situada en una altiplanicie dominada por el monte Ortobene, y a su alrededor se extiende una zona bastante montañosa que culmina en el macizo de Gennargentu. Es ésta una de las regiones más pintorescas de la isla y ha conservado, a causa del aislamiento impuesto por la naturaleza, costumbres y tradiciones seculares. (Arch. Rizzoli)

El templo dórico de Segesta, al Noroeste de Sicilia. Esta gran construcción se levanta en las laderas del monte Bavaro, fuera de las murallas de la antigua ciudad, destacando en la soledad del paisaje; fue construido en el siglo V a. de J.C. y no fue nunca terminado, probablemente debido a la invasión de los cartagineses. En el interior de sus muros se encuentra el teatro (siglo III a. de J.C.). Segesta se alió primero con los invasores cartagineses y después con los romanos, iniciándose su decadencia en el siglo I a. de J.C. (Marka)



MEDIA DE LAS TEMPERATURAS EN ALGUNAS CIUDADES ITALIANAS. Se han tomado como ejemplo ciudades situadas en regiones distintas respecto al clima para poner de manifiesto los contrastes climáticos de Italia, determinados por la presencia del arco alpino, la considerable extensión en latitud de la península y las distintas características de los mares que la rodean.

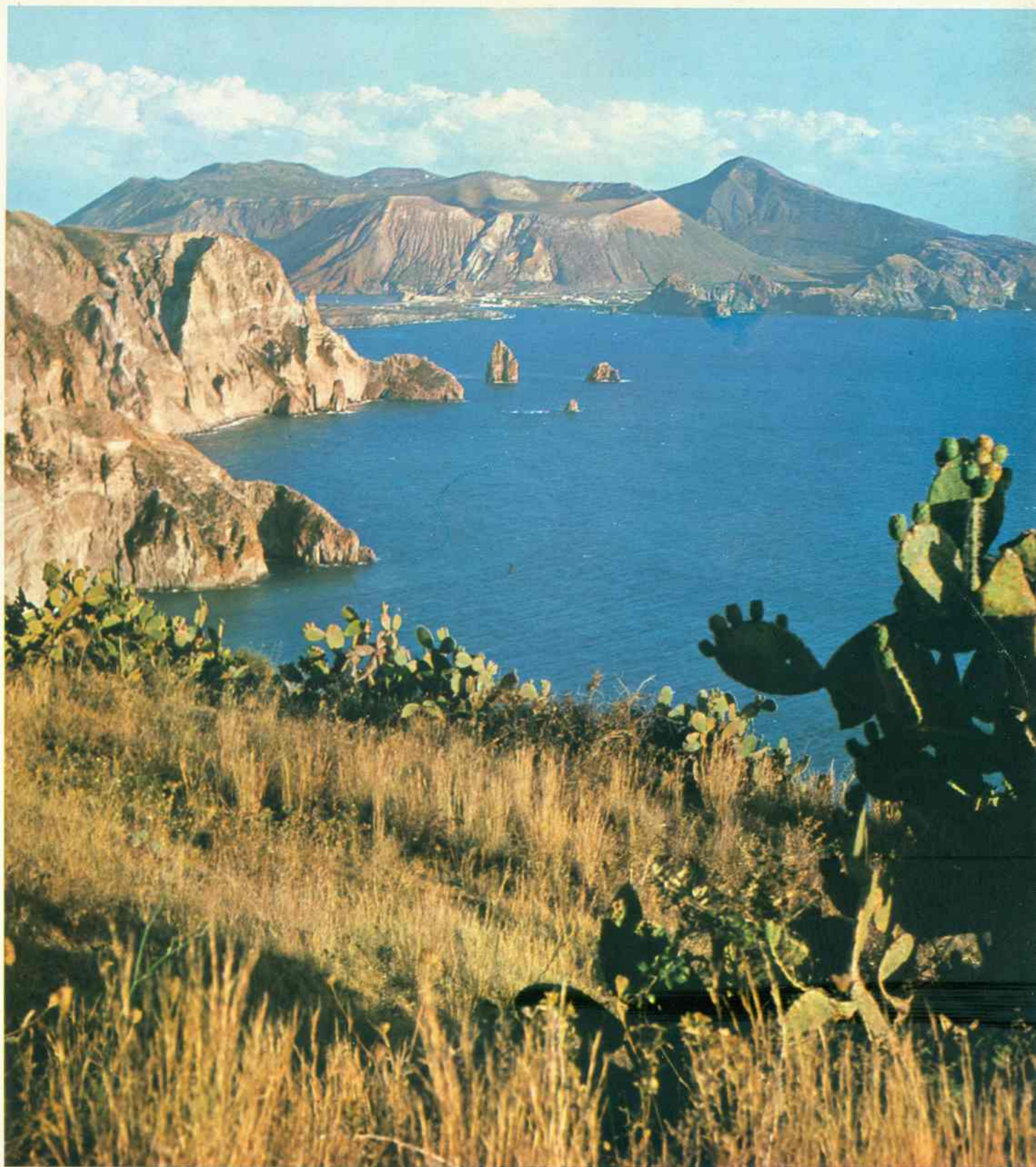
nieva en forma de tormentas. Como es natural, la vegetación se halla estratificada: abajo, hay encinas y castaños; después se encuentran hayas y jaras, a veces también el abeto, al que siguen, entre los 1700 y 1800 m de altitud, los prados de pasto de la montaña. Algunos bosques, como, por ejemplo, el que cubre el Parque Nacional de los Abruzzos o de Sila, en la región de Calabria, son justamente famosos en todo el país. En las montañas abundan los lobos, que a veces, cuando están hambrientos, asaltan los corrales y devoran aves y ovejas; en el ya citado Parque Nacional de los Abruzzos todavía viven unos pocos ejemplares de osos pardos, así como otras especies de animales salvajes, debidamente protegidos por leyes especiales para evitar su definitiva extinción.

Al sur de Nápoles, el clima se hace más cálido. Las temperaturas invernales de las ciudades marítimas, durante buena parte de la estación, superan los 10° C. El régimen pluviométrico, como en el cercano Túnez, en la orilla opuesta del Mediterráneo, sólo presenta un máximo que corresponde a la estación fría. El tórrido verano dura cuatro meses y otorga al paisaje un aspecto estepario. La palma enana y la chumbera crecen espontáneamente y el plátano fructifica en las huertas de regadío de la costa calabresa.

La coincidencia veraniega de la sequía

y del calor, característica de los climas mediterráneos, hace que los cursos de agua se empobrezcan muchísimo durante el verano. Pero, debido a su fuerte pendiente, en cuanto cae un aguacero experimentan una rápida crecida y provocan inundaciones que a veces llegan a ser catastróficas. Especialmente en Calabria descienden de la montaña torrentes impetuosos, arrastrando gran cantidad de aluviones que devastan todo cuanto encuentran en su camino. En la península y en las islas, los cursos de agua se aprovechan sobre todo para producir fuerza motriz y, a veces, también para la irrigación de los cultivos, pero en ninguna parte llegan a ser navegables.

Resumiendo, pues, se puede hablar de "dos Italías". A la tosca estructura de la Italia continental, donde los elementos esenciales se encuentran como aprisionados dentro del arco alpino, la península opone la posición axial del esqueleto apenínico, revestido por fértiles, aunque pequeñas, llanuras marginales. Por otra parte, a la red hidrográfica convergente de la Italia septentrional, que es indudablemente un factor de gran eficacia económica y de cohesión histórica, se opone, en el Sur, una red divergente, que es factor de dispersión de hombres y de energías y, por lo tanto, un elemento muy favorable para que se produzca un marcado individualismo.



La costa de Lipari, la mayor de las islas del archipiélago de las Eolias; en el centro de la fotografía se ve la isla de Vulcano, que con Strómboli, Panarea, Salina, Filicudi y Alicudi, forma parte del citado archipiélago. Las islas Eolias son de origen volcánico (Strómboli es un volcán todavía activo) y ofrecen paisajes bellísimos, como los escarpados arrecifes, los "farallone", los "carruggi" (gargantas situadas entre peñascos cortados a pico) y coladas de lava. En tiempos pasados, las difíciles condiciones de vida determinaron la emigración de gran parte de los isleños, hecho que se ha atenuado actualmente debido al notable desarrollo del turismo, atraído por la belleza del paisaje, por la existencia de aguas termales y por la presencia de restos arqueológicos de gran importancia (R. Crocellà)

EL AMBIENTE HUMANO

Factores históricos

En cualquier parte de Italia se puede observar, junto a un acusado sentido nacional, a veces un poco ruidoso, pero siempre sincero, algún signo de duda o de falta de madurez, que también se manifiesta a través de un encendido regionalismo. No es difícil advertir que la unidad nacional es relativamente reciente. Pero ¿cómo puede explicarse el hecho de que unos pueblos de tan antigua y elevada civilización hayan esperado tanto tiempo para unirse? Desde luego, se trata de un hecho paradójico, pero históricamente tiene fácil explicación. Para comprenderlo y para darnos cuenta de otros aspectos de la geografía humana de Italia, hay que volver la mirada al pasado, un pasado que parece tanto más vivo cuanto más lejano

está, precisamente por ser tan profundas sus raíces.

Desde las cavernas al imperio

No nos referiremos en este apartado a la más antigua prehistoria, porque los hombres que vivían hace centenares de miles de años en Capri o en el Monte Circeo parece ser que desaparecieron alrededor del X milenio a. de J. C. sin dejar descendencia.

El primer hecho que presenta cierta importancia para la geografía es la gran emigración de los mediterráneos en el periodo neolítico. Llegados, no se sabe de donde, alrededor del año 5000 (o quizá 3000), estos pacíficos agricultores se establecieron en las llanuras peninsulares; fabricaban objetos de piedra pulimentada y hermo-

sas piezas de terracota; posteriormente, hacia el año 1600 a. de J. C., empezaron a trabajar el bronce importado y a fabricar modestos utensilios.

En este periodo apareció la primera oleada de pueblos itálicos. Estos antepasados de los latinos eran pastores belicosos, procedentes de Europa central; hablaban lenguas indoeuropeas y construían poblados rectangulares, de tipo palafítico, llamados *terramare*. La segunda oleada itálica llegó hacia el año 1000 a. de J. C., contemporánea, por lo tanto, con la aparición de los dorios en Grecia. Los recién llegados también eran indoeuropeos y gracias a las armas de hierro forjado de que disponían empujaron a sus predecesores hacia el Sur.

Durante este periodo de confusión, los indígenas mediterráneos, abandonando la llanura del Po y las llanuras costeras de la península a los invasores, se refugiaron en los Apeninos. Al mismo tiempo, Cerdeña, completamente aislada, continuaba construyendo torres fortificadas y *nuraghi*, como en la Edad del Bronce. Una vez aposentados los pueblos principales, las sucesivas invasiones fueron casi siempre periféricas. A las regiones vénetas y a Apulia llegaron los ilirios. En el siglo VIII, y después en el VII, los etruscos se instalaron en Toscana; según una tradición procedían de Asia Menor, pero estudios recientes han demostrado que emigraron a Italia desde los Balcanes, a través de los Alpes. Estos nuevos habitantes, de lengua aún no descifrada, conocían la técnica de la fundición del hierro y la escritura alfabética. En el Sur, por la misma época, los griegos emigrados fundaban opulentas ciudades, como Nápoles, Tarento, Cuma, Agrigento y Sibari; a los ojos de los aventureros de aquella época, esta Magna Grecia brillaba como un Nuevo Mundo. Poco después, los cartagineses pusieron su planta en Sicilia y en la costa sarda. El Norte, que hasta entonces había podido librarse de la intromisión extranjera, sufrió en el siglo V a. de J.C. la invasión de los galos.

Pero la entrada de Roma en la historia cambió todo este panorama. En sus orígenes, Roma supo asimilar la herencia de los etruscos y el helenismo de la Magna Grecia. Frío, práctico, eminentemente político, el genio romano, en una progresión de ondas concéntricas, logró conquistar el Lacio, Italia y todo el Mediterráneo. El nombre "Italia", nacido en Lucania en el siglo VII, no se extendió a toda la península hasta el siglo I a. de J.C., pero acabó por designar todo el territorio italiano en el siglo III de nuestra era. Con



Urbino: el Palacio Ducal, cuya mole domina la ciudad, es uno de los más importantes edificios del Renacimiento italiano. Su construcción se inició a mediados del siglo XV, bajo los auspicios de Federico de Montefeltro; más tarde fue transformado por el arquitecto Luciano Laurana, que centralizó el edificio en torno a su espléndido patio y diseñó la fachada, rematada por dos esbeltas torres. Hoy día el palacio es la sede de una de las más importantes galerías de arte italianas. Urbino es, además, la cuna de varios famosos artistas, entre ellos Rafael.

(G. Mairani)



un metódico avance, la *pax romana* impuso por doquier la lógica de su derecho, la comodidad de sus vías de comunicación y de sus acueductos y, sobre todo, el rigor de la lengua latina. Con un proceso inverso afluyeron a Italia, a través de todas sus fronteras, riquezas procedentes de todo el mundo entonces conocido, lo mismo que soldados de todas las razas y las más dispares ideologías. Y por último Roma acogió, entre las religiones nacidas en Oriente, la que hizo de Italia la primera, en orden de tiempo, de las naciones oficialmente cristianas.

Las invasiones

Después llegó la decadencia. Se derrumbó la potencia de Roma e Italia fue campo de invasiones durante cinco siglos: vándalos, visigodos, hunos y árabes hollaron su territorio. Interrumpidos los intercambios comerciales, la vida se redujo a la explotación agrícola, en economía ce-

rrada. Las llanuras costeras, abandonadas, fueron de nuevo dominio de la malaria. Dejando a sus espaldas las torres que vigilaban el mar, para dar la alarma en caso de incursiones de piratas, los pueblos se refugiaron en las vecinas montañas. Hubo algún intento de organización política, pero ni los ostrogodos de Teodorico, ni los bizantinos, ni longobardos ni francos, ni siquiera el Papado, con su inmensa fuerza espiritual, lograron formar un estado coherente. Pero siempre persistía el recuerdo y la nostalgia de la unidad y la grandeza romanas.

La rivalidad y el fraccionamiento político, que de esta situación se derivaba, fueron elementos constantes en la historia italiana. La Edad Media ofrece típicos ejemplos. Las ciudades, sólidamente fortificadas y superpobladas, fueron la célula política fundamental. A principios del siglo XII imperó un régimen comunal; después, en los siglos XIII y XIV, aparecieron los tiranos, capitanes de fortuna y aventure-

ros que detentaban el poder: es el periodo de las señorías. En el siglo XV el cuadro político se ensancha sensiblemente: las ciudades son ya el centro de poderosos principados: la Florencia de los Médicis, por ejemplo, domina gran parte de Toscana, rivalizando con Siena. Las rivalidades entre las grandes familias, en su afán para conseguir el poder, eran entonces muy hondas y enconadas. Los odios y las luchas que de ello derivaban eran implacables y sangrientas. En muchas de las antiguas ciudades italianas, los viejos palacios amurallados como fortalezas, constituyen un elocuente testimonio del clima de recelo y de inseguridad que imperaba en aquellos turbulentos años. Pero en el siglo XVI la situación se altera por completo bajo la presión de las grandes potencias europeas de entonces; el fraccionamiento político se agrava y, así, bajo continua intervención extranjera, Italia permanecerá hasta el siglo XIX.

Entre los distintos estados que compo-

Siena: la plaza del Campo, en forma de concha, y el Palacio Comunal, con la alta y esbelta torre de Mangia. La ciudad toscana conserva una típica estructura urbanística: un núcleo de casas muy juntas, situado alrededor de la plaza del Campo y de la plaza del Duomo, y barrios que se extienden por las colinas vecinas. En su parte más antigua, el aspecto medieval se ha conservado intacto, con bastantes edificios que se remontan a los siglos XIV y XV. (Pucciarelli)

Vista del Adigio, en Verona. La ciudad, situada entre la llanura y las laderas de los montes Lessini, conserva abundantes restos de la época romana, como el anfiteatro, el arco de los Gavi y el teatro, así como iglesias y palacios de estilo románico (iglesia de San Zeno y de San Fermo Mayor) y gótico-veneciano (iglesia de Santa Anastasia). El Adigio, segundo río italiano por su longitud (410 km), cruza Verona formando amplios meandros. El río nace en el paso de Resia, y en la última parte de su recorrido, antes de desembocar en el Adriático, corre casi paralelo al Po. (S.E.F.)



nian el mosaico de Italia, uno merece desde luego una especial consideración: el Estado Pontificio. Desde los primeros siglos de nuestra era, el obispo de Roma, sucesor de San Pedro, fue considerado como el jefe espiritual de la cristiandad. En el siglo VIII consiguió que se reconociera su soberanía temporal sobre una parte del centro de Italia, que fue llamada "Estado de la Iglesia". Este hecho tuvo, tiempo después, dos consecuencias: primero, la de hacer prevalecer un concepto italiano, "romano", de la religión de la Iglesia universal, y después vincular muy estrecha-

bente a la Iglesia con los asuntos temporales. Por otra parte, no hay que olvidar que el Papado, aunque en algunas ocasiones sufrió muy serias crisis, ha sido siempre un paladín de la italianidad y que, sin él, Roma hubiera sufrido una decadencia probablemente mucho mayor.

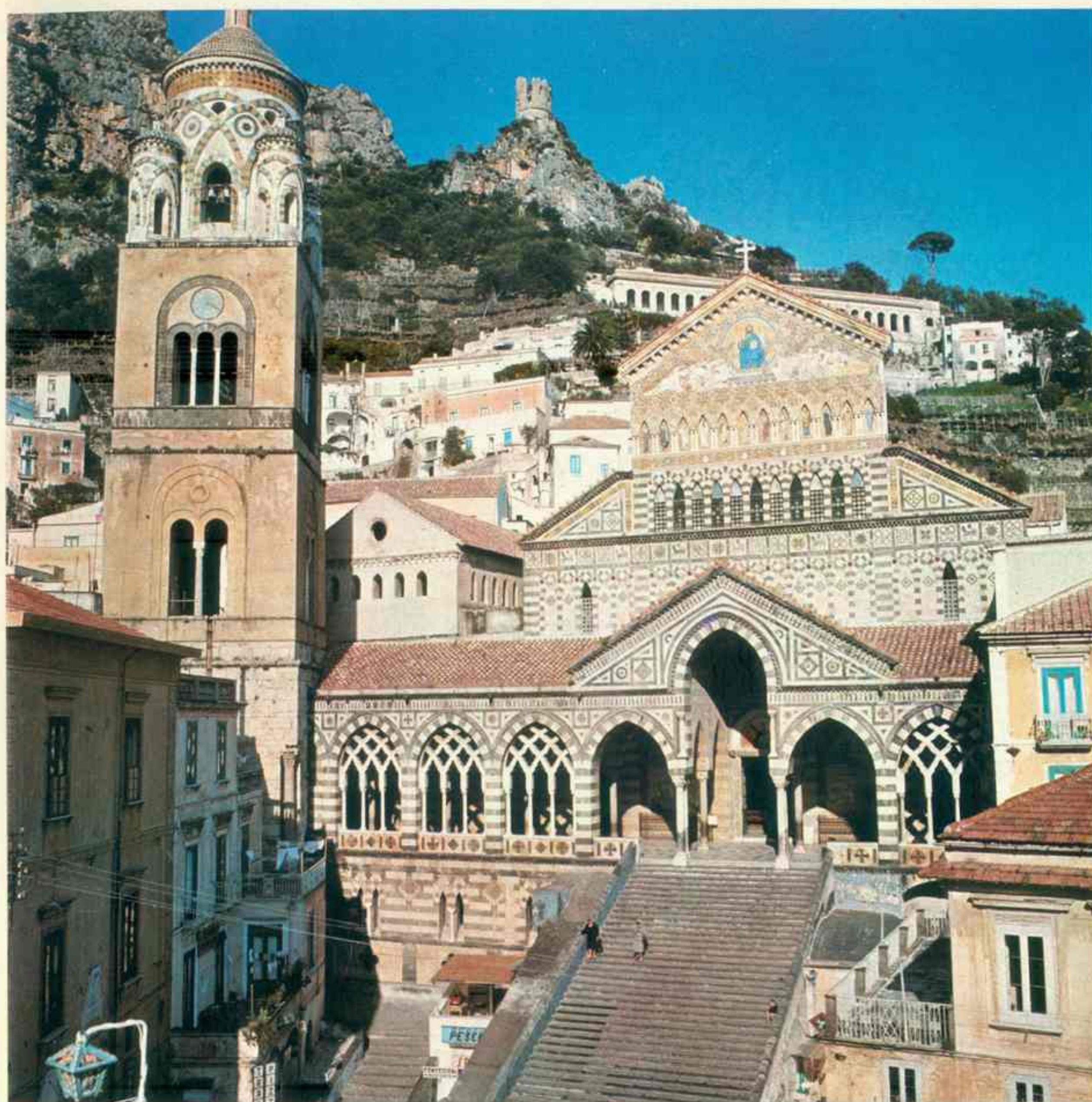
Debilitada por las luchas intestinas y la fragmentación de la soberanía, Italia tuvo, en el curso de su historia, el triste privilegio de ser el país más invadido de Europa. Con abrumadora frecuencia y con los más diversos pretextos, ejércitos extranjeros entraban en el país y se establecían en

el hasta que eran expulsados por otros ejércitos rivales. En los siglos VIII y IX el turno les correspondió a los francos carolingios. En el siglo X, cuando Italia fue incorporada al Sacro Imperio Romano, se inició la hegemonía germánica. Más tarde llegaron los árabes, y, a partir del siglo XI, se sucedieron en Sicilia los normandos, los angevinos y los aragoneses. En los siglos XIV y XV, las ingerencias extranjeras disminuyeron un tanto, pero se reanudaron con mayores bríos en el siglo XVI, primero con la llegada de los franceses y más tarde con la dominación española, que se prolongó hasta fines del XVII. El siglo XVIII es el del dominio de los austriacos, los cuales, expulsados por los franceses durante algún tiempo, volvieron en 1815 (Congreso de Viena), permaneciendo en el Norte hasta mediados del pasado siglo.

Pero estas ocupaciones extranjeras no siempre fueron perjudiciales: por ejemplo, la administración angevina, en el Sur, o la austriaca del siglo XVIII en la Lombardía, son dignas de encomio. Sin embargo, en conjunto, Italia sufrió incesantes devastaciones a causa de las continuas guerras, choques de los diversos partidos rivales (cabe recordar las encarnizadas luchas entre güelfos, partidarios del Papa, y gibelinos, partidarios del emperador alemán), severidad de las medidas de policía, confiscación de obras de arte, sobre todo por parte de los franceses, etc. Por otra parte, el repetido paso de pueblos extranjeros ha ejercido notable influencia en la evolución civil de la población y en más de una ocasión es precisamente ese grado de desigualdad de las influencias lo que da mayor originalidad a las diversas regiones de Italia. ¿Cómo se podría comprender a Palermo sin los árabes y a Nápoles sin los españoles?



La fastuosa villa de Manin, en Passariano (Udine), la más importante de la región friulana. Construida a fines del siglo XVII, consta de un cuerpo central con cuatro pisos, al que se unen lateralmente dos edificios porticados. Alrededor del edificio se extiende un parque adornado con estatuas de tema mitológico y gusto barroco. Todo el conjunto recibe el nombre de "el Vaticano de Friuli". Perteneció a Ludovico Manin, el último dux de Venecia. En 1797 se hospedó en ella Napoleón Bonaparte, cuando se negociaban los preliminares de la paz de Campoformio, que se firmó en la citada villa. (S.E.F.)



La catedral de Amalfi, que se yergue sobre una alta y empinada escalinata, fue construida, en estilo árabe-normando, en 1203. En el transcurso del tiempo fue modificada varias veces y reconstruida por completo en 1701-1703, quedando de la primera época tan sólo el campanario. Amalfi, la más antigua república marinera de Italia, dispuesta en forma de anfiteatro en la costa meridional de la península sorrentina, es actualmente una alegre villa de casas blancas agrupadas en el estrecho valle de Mulini. (S.E.F.)

Importancia del horizonte marítimo

En el pasado Italia fue también un país de navegantes. Ya en el siglo XI, Amalfi era una poderosa república; Venecia estaba en estrecha relación con Bizancio; Génova comerciaba con Marruecos, Pisa con Túnez. Pero entre estas ciudades las rivalidades eran violentas; en el siglo XII Amalfi fue vencida y anulada como potencia por los pisanos; en el XIII fue Pisa la que sucumbió ante los ataques de los genoveses. Durante cuatro siglos estas rivalidades y hegemonías se entrecruzaron en el Mediterráneo, pero gracias a ellas la seda y las especias hicieron la riqueza de los mercaderes y armadores italianos.

Pero no sólo recibió Italia mercancías, sino también ideas, nuevas técnicas e inspiraciones artísticas. No sería posible comprender Venecia sin el Oriente bizantino. No obstante, después del descubrimiento de América por los españoles, las rutas oceánicas atrajeron el tráfico europeo y los puertos del Mediterráneo iniciaron una lenta decadencia.

Al comercio marítimo se hallan vinculados otros aspectos de la vida italiana de otras épocas. La artesanía trabajaba mucho para la exportación: los paños de Florencia, el vidrio de Venecia (Murano) y las cerámicas de Faenza eran justamente famosos. Gracias a estas actividades mercantiles, los italianos pronto fueron

expertos en las finanzas, hasta el punto que se les considera como los fundadores del sistema bancario moderno, de los seguros marítimos y de la diplomacia. De esta habilidad comercial y de este espíritu decidido, algo queda en la Italia de hoy. Pero hay más. Si la civilización italiana, desde el siglo XIV al XVI brilló con tan viva luz, se debe a la intensa espiritualidad del Beato Angélico, de Giotto, de Santa Catalina de Siena; pero también a la liberalidad de los Médicis, de los Borgia y de otros mecenas. De manera que, tras un Dante y un Maquiavelo, un Rafael y un Miguel Ángel, se encuentra, como en Flandes, la inteligencia y la riqueza de los hombres de negocios. Así, a través

de una comunidad de intereses materiales y espirituales, va adquiriendo cuerpo la verdadera italianidad que, por último, llegará a desembocar en la unidad nacional.

La unidad nacional

Pero Italia realizó su unidad muy tarde. Después del paréntesis napoleónico, en 1815, el Congreso de Viena la dividió en numerosos y pequeños estados, imponiendo en todos ellos gobiernos reaccionarios; de nuevo bajo el absolutismo, los italianos iniciaron entonces un movimiento nacional, que, dirigido y encabezado por la dinastía de los Saboya, se vio al fin coronado por el éxito.

Nacido en la vertiente francesa de los Alpes, el ducado de Saboya se extendió, durante la Edad Media, hasta Saona. Este estado "de paso", traspasó paulatinamente la vertiente piemontesa, y en el siglo XVI la capital fue trasladada desde Chambery a Turín. A principios del siglo XVIII, Saboya se convirtió en un reino, ampliamente extendido por el Piemonte y que logró una considerable extensión territorial con la anexión de Cerdeña. Tras el Congreso de Viena apareció como el único estado italiano relativamente sólido e independiente. Si bien la primera guerra de independencia contra Austria no fue un éxito, sirvió por lo menos para poner de manifiesto que el Piemonte y la Casa

de Saboya eran los verdaderos elementos propulsores que podían llevar a feliz término el proceso unitario.

El final de la segunda guerra de independencia es conocido: se estableció un acuerdo con Francia y las tropas franco-piemontesas vencieron a los austriacos en 1859; tras la firma del armisticio la Lombardia fue anexada al Piemonte. Después, gracias a la hábil acción política de Cavour, el joven reino, aun cediendo a Francia Niza y Saboya, se anexionó, por plebiscito, Toscana, Emilia, Umbria y las Marcas; en 1860, tras la expedición de los "Mille", Garibaldi conquistó el reino de las Dos Sicilias. El año 1861 fue el de la proclamación del reino de Italia, símbolo de la reconquistada unidad nacional. Con la tercera guerra de independencia (1866) Italia, aliada con Prusia, luchó de nuevo contra Austria y obtuvo el Véneto y, por último, en 1870, resolvió, por las armas y pese a las protestas del Papa, el grave problema de Roma, capital obligada del nuevo Estado.

Pero una vez efectuada la unificación, muchos problemas que agobiaban el país seguían sin solución: el retraso en la agricultura, especialmente en la península; la falta de industrialización; la impresionante pobreza de los campesinos meridionales; el analfabetismo, etc. Para resolverlos, el gobierno no contaba con muchos recursos, pues sus intentos se veían obstaculizados por la incomprensión existente entre el Norte y el Sur, por el excesivo individualismo de los políticos, las pretensiones de los grandes propietarios, la inercia de las masas de analfabetos y la hostilidad del clero. Sin embargo, a principios del siglo XX ya se habían realizado notables progresos: la red ferroviaria se había unido a las redes extranjeras, el paludismo disminuía en los campos, se multiplicaban las centrales hidroeléctricas y se concedía el sufragio universal (1912). Al mismo tiempo, y pese a la fuerte emigración, aumentaba la densidad de la población, que superaba los 100 habitantes por km². Pero ese aumento acabó por convertirse en un inconveniente, incluso en el secular problema de Italia.

En los años que siguieron a la primera Guerra Mundial, todo lo conseguido parecía tambalearse: los movimientos sociales se multiplicaban, el gobierno era impotente para hacer frente a la situación y reinaba un marasmo general. En este momento, los grupos capitalistas, preocupados, dieron su apoyo a Mussolini, quien restableció el orden por medio de la fuerza e instauró un régimen totalitario. Del fascismo interesa el aspecto simplemente económico.

La Italia fascista intentó, con fines puramente políticos, llegar a la "autosufi-



Spoleto: la catedral románica, construida a fines del siglo XII en el lugar ocupado por una antigua catedral destruida por Barbarroja. La fachada, con un pórtico renacentista en su parte inferior, está rematada en su parte superior por un gran mosaico de estilo bizantino, que se remonta a 1207 y que representa a Cristo bendiciendo, rodeado de la Virgen y San Juan. Capital de un importante ducado longobardo, Spoleto fue edificada en una colina dominada por la poderosa Rocca; hoy día, los monumentos de la alta Edad Media y del Renacimiento que conserva y las manifestaciones artísticas que en ella se celebran ("Festival de los dos mundos"), hacen de Spoleto uno de los más importantes centros turísticos de Umbria. (S.E.F.)



ciencia" económica y, para reducir las importaciones, logró que se produjera más trigo y más energía eléctrica; también se dio un fuerte impulso a los sucedáneos de las materias primas que escaseaban. En el cuadro de este sistema de autarquía se acometieron importantes empresas de saneamiento, la primera de ellas, la de las "Paludi Pontine", despertó el interés del mundo entero. Pero, desgraciadamente, junto a esa política económica, positiva en muchos de sus aspectos, Mussolini adoptó una política demográfica insensata, fomentando el incremento de la natalidad e impidiendo la emigración, y por último, en nombre de la antigua grandeza "imperial", lanzó al país a una guerra que habría de resultar desastrosa. Salida de ella con sensibles amputaciones territoriales, la total pérdida de las colonias y con enormes destrucciones interiores, Italia decidió, en 1946, cambiar su régimen político y convertirse en una república democrática y parlamentaria y, en pocos años, ha logrado recuperar su antiguo puesto entre las naciones.

Esta premisa histórica era necesaria para situar al lector en el marco adecuado que le permitiera comprender la complejidad del ambiente humano de la Italia moderna.

Los grupos étnicos y los dialectos

Ante todo es preciso señalar que por "grupo étnico" se entiende un conjunto de caracteres físicos y psíquicos hereditarios, independientes de las huellas culturales, como lenguaje y religión. Existe una cultura latina, pero no puede hablarse de una raza latina.

En Italia se distinguen, fundamentalmente, tres grupos étnicos. El grupo mediterráneo, que es moreno, vivaz, de estatura algo baja y cráneo estrecho; es muy parecido al catalán y al provenzal. El grupo alpino, de cabellos castaños, cráneo ancho, estatura media y caminar algo pesado. Por último, el grupo dinárico, de cabellos oscuros, cráneo ancho y alto y estatura elevada, como la mayor parte de los yugoslavos. Por regla general, los mediterráneos ocupan la península y las islas; los alpinos, la Italia noroccidental, y los dináricos las Venecias. Pero en los detalles existen grandes diferencias entre las regiones. Basta recordar a este respecto el tipo milanés, de tendencia clara; las mujeres venetas del Tiziano, de un rubio luminoso, y las florentinas de Botticelli, de un rubio más discreto, y, por último, el imperioso perfil de los romanos.

Aunque se sepa poquísimo respecto al origen de estos tipos físicos, se cree que los mediterráneos proceden de los indígenas neolíticos, empujados hacia la península; los alpinos de los pueblos invasores, y los dináricos, por último, de los ilirios.

Algunos de los caracteres étnicos se han atenuado y otros se han reforzado, debido a infiltraciones locales de pueblos nórdicos (galos y germanos en Lombardía, normandos en Sicilia) o mediterráneos (catalanes en Cerdeña, etruscos en Toscana, albaneses en Calabria), pero no se ha logrado nunca, ni siquiera en Sicilia, comprobar científicamente estas influencias. Por lo tanto, se acepta que los caracteres distintivos de los italianos quedaron impresos en la antigüedad. Raíces igualmente profundas en el pasado tienen los dialectos. El italiano, como el español y el francés, es una lengua neolatina, es decir, derivada del latín y, por lo tanto, pertenece al gran grupo indoeuropeo. Entre todas las lenguas europeas, la italiana es, tal vez, la más musical por el acento, la más oratoria por la cadencia y aptitud para expresar los conceptos abstractos, pero lo más inadecuada para los conceptos científicos. Un detalle muy interesante es el sorprendente vigor de sus dialectos

Vista aérea de Florencia y del Arno. El segundo puente, a partir del fondo, es el Ponte Vecchio, el más característico de la ciudad, lleno de tiendas de orfebres; en el centro se ve la torre del Palazzo Vecchio y a la derecha la gran mole de la catedral (Santa Maria del Fiore), con su campanario de Giotto. Situada en un amplio valle rodeado de colinas cubiertas de olivares, patria de muchos artistas y poetas italianos, Florencia es uno de los centros culturales más activos de Italia por la importancia de sus colecciones de arte, su biblioteca (la más completa del país), sus recuerdos históricos y sus iniciativas culturales. (Arch. Rizzoli)

regionales. Para comprenderlo es preciso recordar que el latín se fue imponiendo paulatinamente en pueblos muy distintos y, por lo tanto, no pudo transformarse en todas partes de la misma manera. De ello se deriva la formación de varios dialectos, que se dividen en tres grupos: septentrional, toscano y centro-meridional.

En el grupo septentrional, los dialectos piamontés y lombardo revelan la influencia francesa y alemana. En algunos dialectos toscanos se aspira la letra *c*, característica que parece remontarse al latín tal como lo pronunciaban los etruscos. El grupo centro-meridional comprende toda la península — excepto Toscana — y las islas. No obstante, el sardo tiene características tan destacadas que generalmente se le considera como un auténtico y verdadero idioma.

Naturalmente, pese a la existencia de todos esos dialectos, el italiano se hace

cada vez de uso más común entre el pueblo. El italiano propiamente dicho es de origen toscano, pero sin el acento toscano. La conocida frase "lengua toscana en boca romana" indica que la pronunciación más frecuente es la romana. A la difusión del uso de la lengua nacional han contribuido mucho, en las últimas décadas, la radio, el cine y, sobre todo, la televisión.

La lengua nacional está en contacto, en las zonas fronterizas, con algunas minorías que hablan otros idiomas; por ejemplo, en Val d'Aosta se habla un dialecto francés o más bien franco-provenzal; en el Alto Adigio gran parte de la población, especialmente del ambiente rural, habla alemán; en los campos próximos a la frontera de Yugoslavia, muchos habitantes son de lengua eslava. Además, en plena Italia, se encuentran algunos grupos de lenguas minoritarias: se habla un dialecto alemán cerca de Monte Rosa (Alagna);

catalán en Alguer (Cerdeña); albanes en unos veinticinco pueblos escalonados desde los Abruzzos a Sicilia; griego-bizantino en los extremos de Apulia y Calabria, etc. Sin embargo, la entidad numérica de estos pequeños grupos se va reduciendo, porque las nuevas generaciones sólo hablan el italiano.

Psicología del hombre de la calle

En estas condiciones resulta difícil delinear la figura del italiano medio. El aspecto más aparente es su extremada cordialidad. Si bien parece poco atento a las formas externas de la cortesía, posee, sin embargo, una gentileza espontánea: es servicial, generoso, sensible a la piedad, sentimental y raramente severo. Esta cordialidad le hace buscar la compañía de sus semejantes, con los que se muestra sociable, curioso, hablador y confidencial.



LAS REGIONES DE ITALIA CENTRAL. Esta parte de Italia comprende Toscana, Umbria, las Marcas, los Abruzzos, Molise y Lazio; su territorio está ocupado en gran parte por la cadena de los Apeninos, que al Norte tienen una configuración más bien suave, con alturas modestas, mientras que en la parte correspondiente a los Abruzzos son ásperos y con cimas elevadas (Gran Sasso, 2914 m). Las llanuras de Italia central, numerosas y de dimensiones reducidas, están constituidas por rellenos fluviales (Arno, Tiber, etc.) de la época cuaternaria. En esta zona se encuentran los dos mayores ríos de la península: el Arno y el Tiber, que desembocan en el Tirreno. Los ríos tributarios del Adriático (Reno, Metauro, etc.) son de menor caudal.



No soporta la soledad ni el silencio. Y si no acude puntualmente a las citas es porque, en el fondo, sabe que no hay nada que sea realmente urgente.

El segundo aspecto es la vivacidad de su inteligencia. Dotado de fértil imaginación, el italiano llega inmediatamente a la idea general, a la abstracción, por eso sobresale en la jurisprudencia y en la filosofía. En cambio, es menos apto para el análisis y la precisión y no es excesivamente realista; pero, dotado de gran vivacidad de espíritu, comprende por intuición, aunque en algunos casos peca de superficialidad. Es muy aficionado a la música brillante, a la elegancia en el vestir, a los efectos oratorios y, en general, a la apariencia.

También su individualismo presenta algunos inconvenientes. El italiano, aun reconociendo la utilidad de las normas y de las disposiciones, no siempre acepta doblegarse a una rígida disciplina. Pero, en compensación, ese mismo individualismo le permite llevar a término muchas em-

presas. Sea piloto de carreras o banquero, explorador o industrial, comerciante u hombre de ciencia, el italiano suple siempre la deficiencia de la organización con la audacia, el espíritu de iniciativa, la inteligencia y la tenacidad.

Por último, en un país como Italia, la religión es un elemento psicológico que no puede ser olvidado. Por regla general, el italiano es creyente, aunque sus conocimientos doctrinales no suelen ser profundos; pero pone sentimiento en su fe y exuberancia en sus prácticas religiosas. La obediencia a los preceptos de la Iglesia explica el todavía elevado número de nacimientos que se observa en los ambientes populares, sobre todo en el Véneto y en el Mediodía.

Asimismo, es preciso tener en cuenta un factor social. Desde el siglo XVIII, en el Norte, predomina una burguesía evolucionada, comparable con la de los países más adelantados; entre ésta y la clase proletaria existe una clase intermedia, que goza de cierto "bienestar". En cam-

bio, el Sur acusa en ese aspecto siglos de retraso: existe una aristocracia terrateniente, refinada y conservadora, y una masa popular en condiciones económicas miserables, con frecuencia analfabeta; sólo en los últimos años, entre esos dos extremos, ha empezado a formarse una clase intermedia. También existe un abismo entre la mentalidad ciudadana, relativamente adelantada, y la del campo, inmersa aún en sus viejas creencias y añejas tradiciones.

El país de las cien ciudades

Las circunstancias históricas hicieron de Italia un país muy rico en ciudades. Son muchas las grandes urbes con más de 100.000 habitantes (alrededor de unas cuarenta), de las cuales cuatro pasan del millón: Roma, Milán, Nápoles y Turín. Pero las que más abundan son las ciudades de tipo medio, entre 30.000 y 100.000 habitantes: su número pasa del centenar y va aumentando cada vez más, especial-

La catedral de Pisa y la famosa Torre inclinada. Junto con el Baptisterio, situado frente a la catedral, estos dos monumentos constituyen uno de los conjuntos arquitectónicos más famosos del mundo. Se elevan en una explanada de hierba denominada "plaza de los milagros". Antiguo puerto en la desembocadura del Arno, Pisa fue muy poderosa en la Edad Media, iniciándose su decadencia a consecuencia del avance de la costa, que dejó la ciudad a unos 10 km del mar. (S.E.F.)

Un grupo de altoatesinos con sus trajes típicos. La mayoría de la población del Alto Adigio habla el alemán. No obstante, el ladino, hablado por el 4 % de los habitantes, representa el estrato lingüístico más antiguo, difundido en otro tiempo por toda la región. Los altoatesinos están muy apegados a sus tradiciones y les gusta ponerse los trajes regionales, sobre todo en determinadas fiestas. (G. Mairani)



El palacio de los Cónsules, que domina la villa de Gubbio. La pequeña ciudad umbriana ha mantenido intacto su aspecto medieval, con sus empinadísimas calles, situadas a distintos niveles, sus casas con ventanas en ajimez y sus palacios monumentales. Uno de los detalles más característicos de las casas medievales de Gubbio son las "puertas del muerto", pequeñas puertas situadas a unos 70 cm del suelo por las que se hacían pasar los féretros. (Fiore)



mente en las zonas muy industrializadas. En estos lugares las pequeñas ciudades nacen de la transformación de pequeñas poblaciones rurales, a las que han afluído las masas obreras. Pero, tradicionalmente, la parte de Italia más urbanizada es el Mediodía, donde, a causa de siglos de inseguridad social, la población se acostumbró a vivir agrupada en lugares más hospitalarios. En la provincia de Bari, por ejemplo, más de la mitad de la población vive en ciudades que pasan de los 30.000 habitantes; no obstante, muchas de ellas más que verdaderas ciudades parecen barriadas rurales.

En Italia, la situación de los centros urbanos sigue las mismas reglas que en Europa. La categoría de las ciudades vinculadas a las comunicaciones está muy bien representada: hay ciudades en estrecha conexión con un valle, como Susa; ciudades-puente, como Piacenza; otras que son "ciudadelas" (ciudades fortificadas), como Alejandria, etc. Pero hay dos categorías típicamente italianas; en el Norte, las ciudades que se alinean en la zona de los *fontanili*, como Turín, Vercelli, Novara, Milán y Treviso; en el Sur, la de los poblados esparcidos en torno a las laderas del Vesubio y del Etna, y cuyos habitantes aprovechan la fértil extensión de los terrenos volcánicos. A causa de la pobreza del subsuelo, son pocas las ciudades italianas localizadas junto a los yacimientos mineros; en efecto, Carbonia, sobre el carbón de Cerdeña, es una creación reciente y artificial. Por lo general, las ciudades industriales tienen un origen histórico.

Debido a los largos siglos de inseguridad social, en Italia siempre se prefirieron, para el establecimiento humano, los lugares de fácil defensa. Ciertamente es que existen antiguas colonias romanas en las llanuras que nunca han cambiado de emplazamiento, pero por lo general la situación de los centros medievales fueron las alturas. En los Apeninos, los centros suelen estar respaldados por rocas, pero en los bordes de dichos montes domina, por doquier, la colina de laderas empinadas. Esta es, por ejemplo, la situación de Siena, Volterra, Perugia, Lucera, Potenza y Agrigento; a veces, como ocurre en Orvieto, se trata de una plataforma volcánica, cortada a precipicio. Por último, a lo largo de las costas, es evidente la facilidad de defensa ofrecida por las pequeñas penínsulas, cerradas por la espalda, como Siracusa, Orbetello, Gallipoli, Milizzo, etc.

En la Edad Moderna, por el contrario, la tendencia fue la de la ciudad de llanura, próxima a las vías de comunicación. También son numerosas las ciudades situadas secularmente en las alturas, a lo largo del litoral tirreno (Versilia) o en la costa adriática (Marcas y Abruzzos), y que han visto surgir a sus pies, en la orilla del



mar, las llamadas "marinas" o "lidos". De esta forma existen centros dobles: Carrara y Marina de Carrara, Camaiore y Lido de Camaiore, Ortona y Marina de Ortona, etc. Es evidente que estos diversos tipos de ciudad, si bien tienden a fusionarse, no pueden tener formas estructurales semejantes. La planta de las ciudades de altura es tan característica como pintoresca. Por lo general, las calles, partiendo del castillo que ocupaba la cima, descienden diagonalmente por los flancos de la montaña; esto se ve con to-

da claridad en Asís, en Urbino, en Gubbio, etc. Si la ciudad ocupa una loma alargada o un espolón, entonces el plano semeja una hoja de helecho, cuyos nervios representan las calles: es decir, una calle principal en la parte más alta y otras secundarias, unidas a ella y descendiendo por las laderas.

Muy distinta es la planta de las ciudades de llanura, donde el terreno llano permite una estructura rigurosamente geométrica. El tipo más interesante se parece a una estrella: estrella-fortaleza, como en la

llanura véneta del Po (Guastalla, Palmanova), por lo general de creación planificada. Sin embargo, es más corriente la forma en tablero de ajedrez, que revela una planificación sistemática, que procede del *castrum* romano, con las dos vías principales (*cardines*) entrecruzándose en ángulo recto. Entre las ciudades de este tipo figuran Turín, Pavía, Aosta, etc. La tradición de la planta de tipo romano persistió durante toda la Edad Media, que vio surgir numerosos centros de planta cuadrada. En algunas ciudades, como

Un momento de la Justa del Sarraceno, en la Plaza Mayor de Arezzo. Se trata de un juego caballeresco que se celebra cada año en esta ciudad toscana; un concurso en el que los caballeros deben golpear con una lanza el escudo de un fantoche con armadura y armado con un látigo, que representa un sarraceno. (S.E.F.)

Lucca y Piacenza, el cuadrilátero está señalado por bastiones, que eran elementos de defensa. Otras, como Milán, Bari y Cagliari, presentan modernos barrios, de calles trazadas a cordel, yuxtapuestas a la ciudad vieja; el contraste es entonces muy evidente, como puede apreciarse sobre todo en Bari.

Roma, la Ciudad Eterna

Entre todas las ciudades italianas, Roma destaca de una manera especial. Con sus 2.800.000 habitantes, es la quinta ciudad de Europa; sus magníficos monumentos y sus espléndidos jardines, sus siglos de historia y su importancia actual, a la que contribuye el hecho de ser la residencia del Papa, hacen de ella la ciudad más célebre de Occidente. Por su glorioso pasado y por su posición en el corazón de Italia, Roma es la "Urbe", la ciudad por excelencia.

No obstante, observada con detalle, no se encuentran en este caso los factores que suelen determinar el desarrollo de una ciudad. Ante todo, Roma no tiene traspais; el Lacio le ofrece muy pocos productos para transformar o exportar.

Además, no tiene salida al mar; en la desembocadura del Tíber no hay ningún lugar que pueda adaptarse como puerto. Roma no tiene a su alrededor un área de abastecimiento, sino un medio rural saneado hace apenas medio siglo, que empezó a ser valorizado en tiempos relativamente recientes y que en su mayoría presenta escasa fertilidad; existen numerosas fuentes termales, pero el agua potable debe traerse de las montañas. La Campiña Romana tiene menos de 30 habitantes por km². El mismo lugar en que se levanta la ciudad, con sus famosas colinas y los consiguientes desniveles, presenta incluso inconvenientes para la circulación moderna. En resumen, Roma no parece tener explicación desde el punto de vista geográfico.

Y es que, en realidad, la "Urbe" es un producto de la historia. Hay tres hechos fundamentales en su pasado. El primero de ellos es el antiguo imperialismo romano: de simple lugar de paso por el Tíber, Roma se convirtió en una gran metrópoli porque logró imponerse militarmente en todo el Mediterráneo; después satisfizo sus grandes necesidades absorbiendo de los países que había sometido los produc-

tos que necesitaba. Así, gracias al trigo de Egipto, al aceite de Túnez y al hierro de Estiria, pudo alcanzar el millón de habitantes (cifra asombrosa para aquel entonces), y gracias al botín de guerra y a los esclavos logró enriquecerse, y construir monumentos, carreteras, acueductos...

El segundo hecho histórico importante es la permanencia en ella del Papado. Cuando Roma perdió su potencia política, quedando reducida a sus únicas fuerzas y a merced de grupos de bandidos, fue salvaguardada por la presencia prestigiosa del Sumo Pontífice. Por ello, cuando en el siglo XIV éste la abandonó temporalmente, la población descendió muy pronto a 17.000 habitantes. Hoy día, en la adhesión del pueblo romano al Papa hay, además de la filial devoción religiosa, gran parte de secular gratitud por aquella presencia providencial.

Por último, la Casa de Saboya, cuando se instaló en la ciudad en 1870, consumando de una manera definitiva la unidad nacional, le devolvió su antigua función de capital; y también el fascismo, por las conocidas razones de prestigio, favoreció a su vez el desarrollo de Roma.

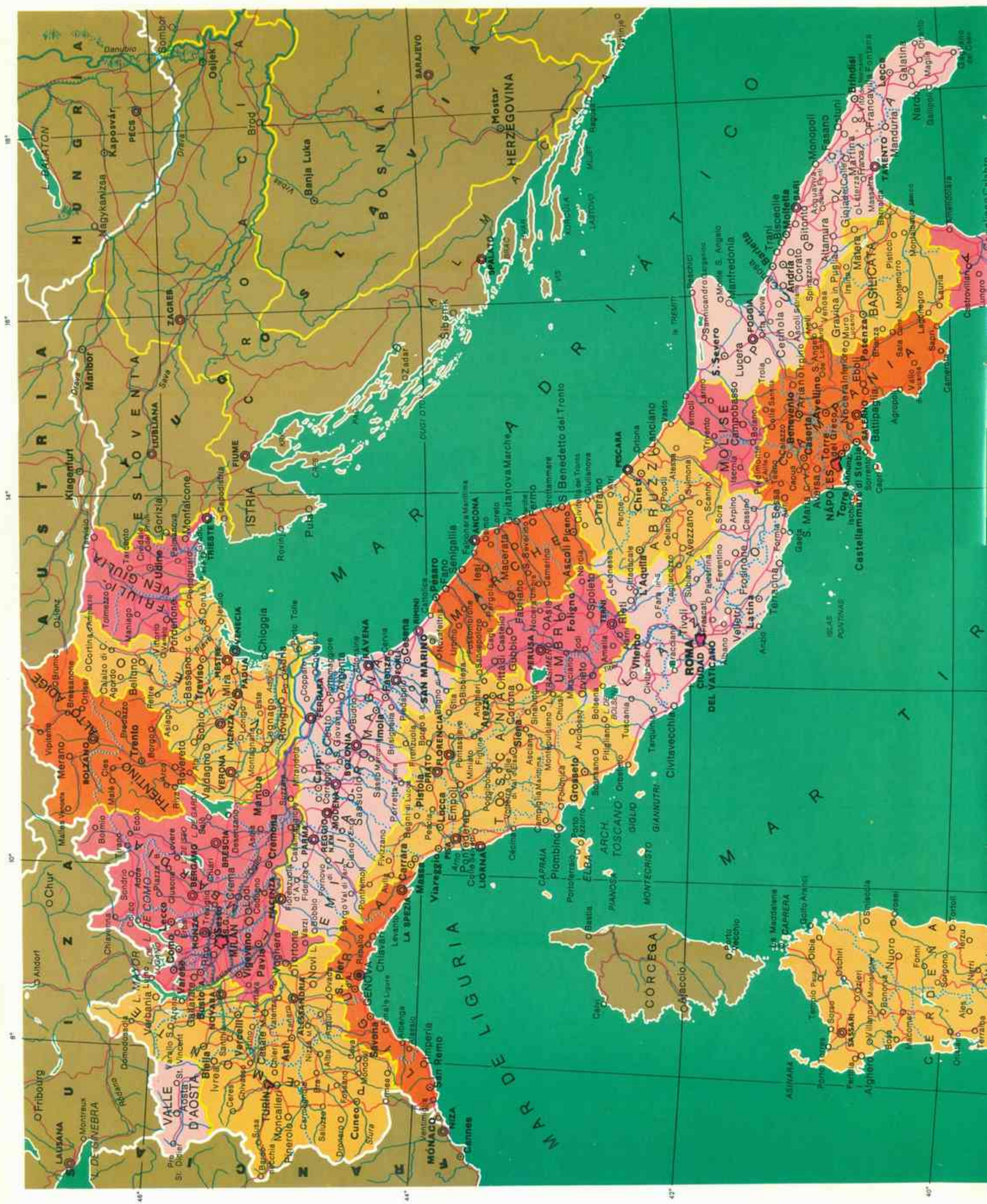
El resultado de todo ese conjunto de

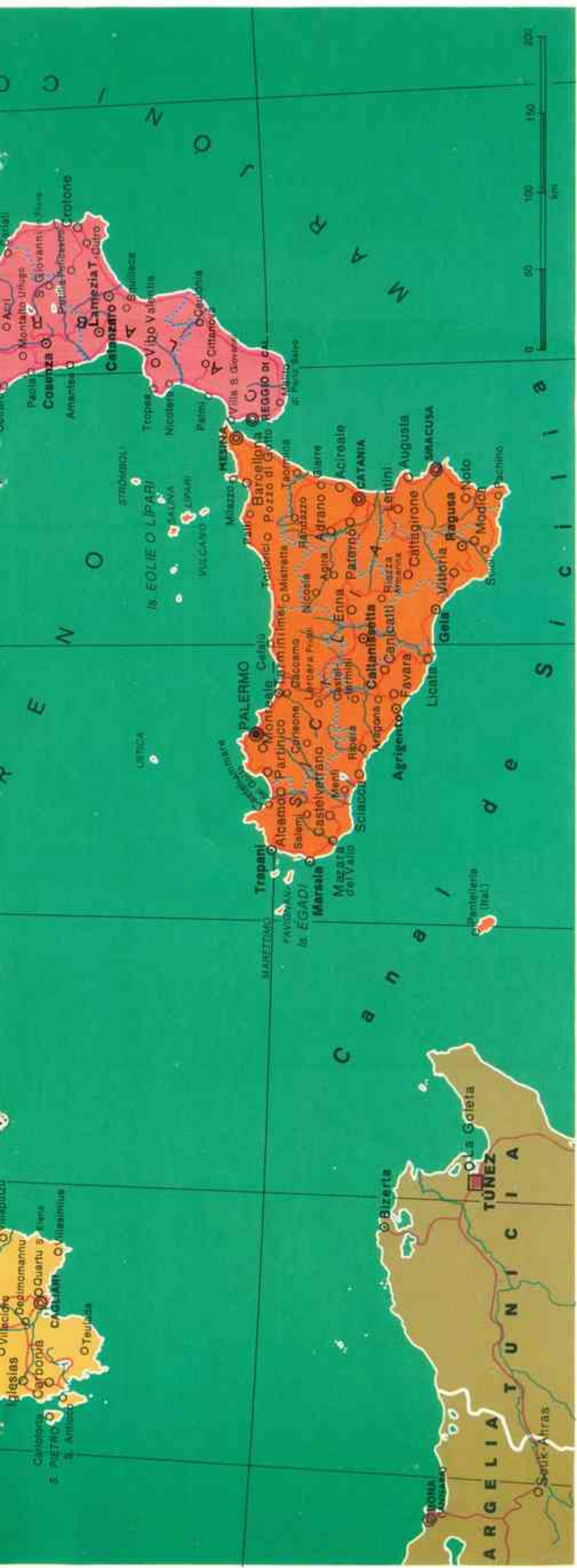
Turin: vista aérea de la plaza Castello, centro histórico de la ciudad. A la derecha se encuentra el palacio Madama, cuya fachada fue reconstruida por Filippo Juvara en la primera mitad del siglo XVIII. El palacio se levanta en el lugar ocupado antaño por la Puerta Pretoria romana, de la que quedan dos torres; después fue unido a un castillo, del que se conservan los muros, a los que se añadieron, en el siglo XV, las dos torres de la fachada posterior. Al fondo, en el centro de la fotografía, se ve el Palacio Real (siglo XVII), y detrás de él, la cúpula de la capilla de Santa Sindone. (Arch. Rizzoli)





Roma: vista aérea del Coliseo. El nombre del anfiteatro deriva quizá de la gran estatua de Nerón, situada en sus proximidades, o de sus dimensiones colosales. Lo mandó construir el emperador Vespasiano, siendo inaugurado el año 80 por Tito, de la familia Flavia (de aquí su nombre original de Anfiteatro Flavio). Tiene forma de elipse, con 527 metros de circunferencia y una altura máxima de 57 metros. El exterior presenta cuatro pisos: los tres primeros están formados por arcos colocados encima de pilastras, y el cuarto por un ático con ventanas, decorado con pilastras y ménsulas. El Coliseo fue parcialmente destruido por un terremoto el año 810 y sus escombros fueron utilizados para construir varios edificios romanos (entre ellos San Pedro). El papa Benedicto XIV lo declaró lugar santo por el martirio que en él sufrieron los cristianos. (Archivo Rizzoli)

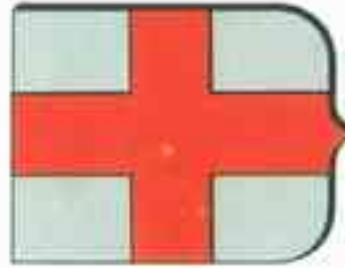




AOSTA



TURIN



GÉNOVA



MILÁN



TRENTO



VENEZIA



TRIESTE



BOLONIA



FLORENCIA



PERUSA



ANCONA



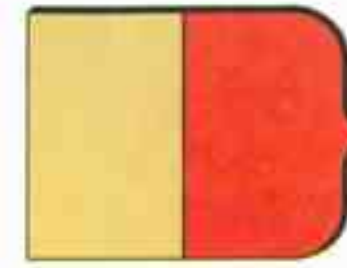
ROMA



L'AQUILA



CAMPOBASSO



NÁPOLES



BARI



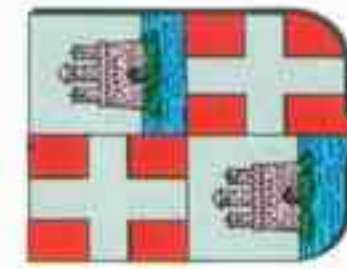
POTENZA



CATANZARO



PALERMO



CAGLIARI

Escudos de las capitales de las regiones



La lengua oficial de Italia es el italiano, perteneciente al grupo indoeuropeo y derivado del latín. Junto a él persiste una gran variedad de dialectos regionales; entre ellos se distinguen tres grupos principales: el de los dialectos septentrionales, con influencias gálicas y germánicas; el toscano, que se convirtió en lengua italiana por la influencia de los grandes poetas y escritores toscanos de los siglos XIII y XIV (Dante, Boccaccio y Petrarca), y el grupo de los dialectos centromeridionales. En Italia existen además zonas lingüísticas de lenguas minoritarias.

circunstancias es que hoy esta enorme ciudad tiene múltiples funciones. Capital de la República, su papel principal es de tipo político y administrativo. La población romana, debido a la existencia en la urbe de los ministerios y oficinas de la administración estatal, comprende un elevado porcentaje de empleados de la burocracia. Recordemos, también, que en Roma las representaciones diplomáticas son dobles: ante la República y ante el Vaticano y que además tienen en ella su sede algunos organismos internacionales, como la FAO. La confluencia de líneas férreas, lo mismo que el de las antiguas carreteras romanas, garantiza la centralización hacia la sede del gobierno.

Poco después de 1870, Roma empezó a ser objeto de sucesivos planes urbanísticos. Los planes de 1873, 1883, 1909, 1925-26, 1931, 1942 y 1962 reformaron y ampliaron profundamente la antigua y noble ciudad. No obstante, la expansión de la urbe se produjo a menudo de una forma bastante irregular, debido, en parte, a que los sucesivos planes nunca se concretaban en una definitiva sistematización y también porque el continuo crecimiento presentaba muchos y graves problemas. Hasta el primer decenio del siglo actual, las casas se prolongaban hasta más allá de las murallas aurelianas, siguiendo por lo regular la dirección de las antiguas vías consulares. Hacia 1920 se trazaron las dos primeras grandes arterias exteriores. Y en el periodo comprendido entre el citado año y la segunda Guerra Mundial los hechos más notables en el desarrollo urbanístico romano fueron la apertura de la vía della Conciliazione (que se completó en 1950); una profunda mejora de los barrios más viejos; la construcción del Foro Mussolini, hoy llamado Foro Itálico, y la creación del monumental conjunto de edificios que albergaron la Exposición de 1942 y en torno a los cuales se ha formado el barrio de EUR. El municipio de Roma es el más extenso de Italia y entre distritos, barrios y suburbios cubre una extensión de 23.099 hectáreas.

Como capital de la cristiandad, Roma es el centro hacia el que convergen las miradas de 600 millones de católicos, unidos espiritualmente al Sumo Pontífice. La Ciudad del Vaticano, los seminarios y las iglesias son la manifestación de esta función religiosa; la afluencia de peregrinos es muy numerosa en circunstancias solemnes, como en el Año Santo de 1950, en que alcanzó los 2 millones de personas.

Las ruinas romanas, los monumentos, los palacios y los museos constituyen, además, un complejo arqueológico y artístico que atrae asimismo a muchos visitantes. Esta función turística, sin ser tan exclusiva como es en Venecia, reviste desde luego una importancia fundamental.

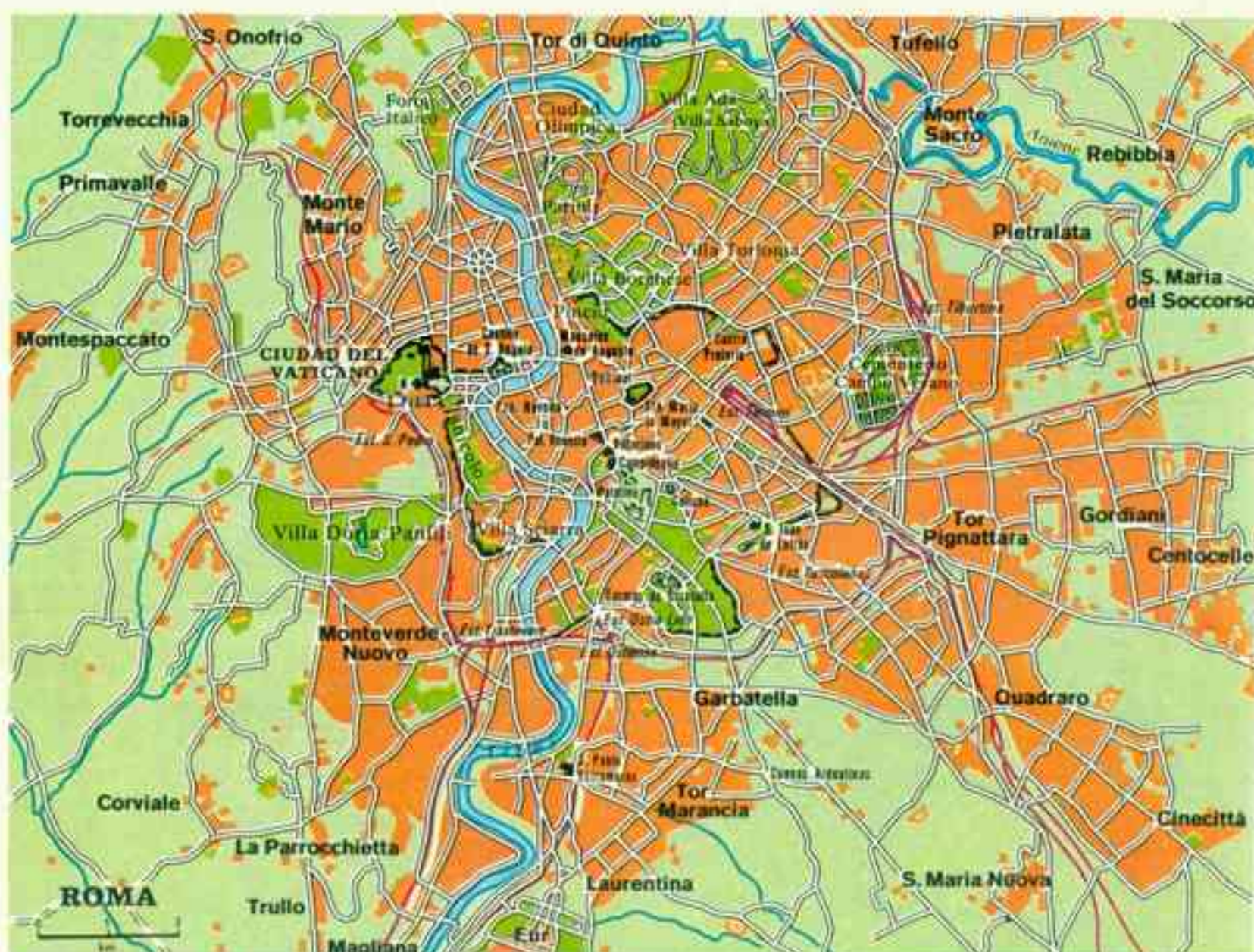


Pero en otros aspectos, Roma no es la primera ciudad de Italia. Desde luego, no es el centro cultural del país; Florencia y Nápoles tienen tanta o mayor importancia en este aspecto, y Milán es superior desde el punto de vista industrial. Desde el punto de vista económico, Roma es un mercado de consumo, que produce muy poco: tan sólo alguna actividad artesanal, alguna industria ligera y poca cosa más. Por otra parte, no existe una franja periférica de transición; de los palacios antiguos y de los edificios más modernos se pasa bruscamente a una zona rural todavía poco valorizada.

Sin embargo, desde hace algunos años, la situación tiende a cambiar debido a un aumento sustancial de la población, a una

política centralizadora y a un fenómeno más general de tipo urbanístico; como consecuencia de todo ello, la actividad se acentúa y la periferia comienza a industrializarse. Empiezan a surgir fábricas de productos farmacéuticos, de goma, ladrillos, refinerías de petróleo, estudios cinematográficos, etc. Es significativo, en este aspecto, que Roma se haya situado en segundo lugar — después de Milán, naturalmente — en el mercado financiero italiano. Todo ello parece indicar que la ciudad va perdiendo progresivamente su carácter artificial, aunque por otra parte, no se trata de un fenómeno aislado, puesto que en realidad toda la península se encuentra en una fase de profunda transformación económica.

Roma: una vista del modernísimo barrio de EUR, con la plaza Marconi. En este barrio se ha realizado la primera descentralización de los servicios administrativos de la capital, al transferirse a él muchos ministerios y entidades estatales. Se han previsto además nuevos centros administrativos en localidades cercanas a Roma, como Pietralata y Centocelle. (S.E.F.)



LA ZONA DE ROMA. Nacida en el siglo VIII a. de J. C., a orillas del Tiber, la ciudad alcanzó su máxima expansión en el siglo I (un millón de habitantes). En esta época fueron construidos los mayores y más importantes monumentos imperiales. Tras la caída del Imperio, la Iglesia recogió su herencia y la ciudad recobró, sobre todo en los siglos XV y XVI, su antiguo esplendor, asumiendo el aspecto que aún hoy la caracteriza.

LA VIDA RURAL



Extensos campos inundados destinados al cultivo del arroz en la provincia de Pavia. El cultivo del arroz, difundido por Italia septentrional, sobre todo en la zonas de Vercelli, Pavia y Novara, requiere una temperatura más bien elevada y por este motivo se realiza en inmersión, y así el agua preserva a las plantas de los grandes cambios de temperatura. Las diversas operaciones relacionadas con este cultivo (mondadura, trasplante, siega), realizadas en otro tiempo a mano, hoy día se llevan a cabo, casi exclusivamente, con máquinas y medios químicos. (M. Pedone)

Tras los años que siguieron inmediatamente a la última guerra, dedicados a la reconstrucción, se inició en Italia una fase de profunda transformación de las estructuras económicas tradicionales. Hasta entonces, la agricultura había sido siempre el recurso fundamental de Italia — si bien, con los años, había ido cediendo frente a las actividades secundarias — y ocupaba aún a 8 millones de personas, que representaban el 41 % de la población activa, mientras que la industria utilizaba solamente el 36 %. Además, había un exceso de mano de obra agrícola: un trabajador por cada dos hectáreas de cultivo. En consecuencia, se intentaba ampliar las zonas cultivadas y hacer frente a la desocupación frenando los progresos de la mecanización.

Actualmente, la situación ha cambiado. La expansión de las actividades industriales, base del llamado "milagro italiano", ha absorbido cantidades progresivamente mayores de trabajadores agrícolas, provocando un proceso de despoblación del campo. Sobre todo las áreas de gran concentración industrial de Italia septentrional han atraído mano de obra de un amplio radio, primero en el ámbito regional y después a escala nacional produciéndose un flujo migratorio desde el Sur hacia el Norte. La consecuencia es que se siente, ya tanto en el Sur como en el Nor-

te, una gran escasez de mano de obra en el campo, incluso en los mejores terrenos de las llanuras; por lo tanto, la mecanización, que antes no convenía impulsar a causa de la desocupación, se presenta hoy como un medio necesario para superar la crisis agrícola.

Esta crisis, no obstante, tiene también sus raíces en otros graves problemas: en primer lugar, la ordenación de la propiedad territorial. Por una parte, existe una gran cantidad de fincas pequeñas, trabajadas directamente por el propietario con la ayuda de sus familiares, pero insuficientes para procurar el sustento a toda la familia. Sería necesario, pues, una reordenación de la propiedad y, en muchos casos, una concentración de los fragmentos dispersos de la misma, de forma que pudieran crearse fincas de extensión suficiente para mantener una familia y aplicar en ellas, ventajosamente, la mecanización y la modernización de las técnicas de cultivo. Asimismo hay que tener presente que, aún hoy, casi una cuarta parte de la superficie agraria pertenece a grandes

propiedades de más de 100 hectáreas cada una, trabajadas directamente por asalariados y aparceros (latifundios meridionales y grandes fincas de la llanura septentrional).

Como consecuencia de las leyes de 1964 y de la reforma agraria de la posguerra se ha reducido en gran parte el latifundio, especialmente en el Sur. Ya es sabido que existen profundas diferencias entre las dos Italias.

La agricultura del Norte

Al estudiar esta zona es preciso excluir a los Alpes, pues su ambiente físico es tan coercitivo que, desde Francia a Yugoslavia, el hombre ha debido adaptarse casi siempre del mismo modo; sólo el borde meridional de la vertiente italiana presenta algún aspecto original.

En la llanura del valle del Po, las condiciones naturales son mucho menos favorables de lo que se cree. Si bien la configuración general es beneficiosa y el clima bastante bueno, el terreno en su mayoría es de mediocre calidad; en la llanura alta existen terrenos ácidos y demasiado permeables (y por lo tanto áridos); en la baja se encuentran terrenos a



Un aspecto de los valles de Comacchio, amplia zona lagunar formada por colmatación aluvial del Po, entre el delta y el Reno. Las aguas poco profundas de esta zona, divididas en pequeños remansos por delgadas franjas de tierra, constituyen magníficos viveros naturales de peces (anguilas, róbalo, lubinas), los cuales entran en ellos en busca de alimento. La captura de los peces se lleva a cabo en pesqueras artificiales, cuyo flujo se regula mediante diques. Actualmente, la superficie de Comacchio se ha reducido considerablemente a causa de las obras de avenamiento emprendidas en la zona. (Marka)



menudo sumergidos en agua. La agricultura que podríamos denominar "natural" comportaría una cría extensiva del ganado en las zonas de matorrales y, en el resto, cultivos mediocres de cereales, un poco de hortalizas y fruta y viñedos en las colinas soleadas. Sin embargo, más que las condiciones naturales, lo que ha determinado la fisonomía rural de la llanura del Po han sido las condiciones históricas, por lo que actualmente es imposible separar la estructura agraria de la estructura social; una vez más es preciso remontarse a los orígenes. En efecto, al iniciarse el apogeo de la época romana, la llanura del Po estaba aún llena de pantanos y cubierta de bosques y, en consecuencia, prácticamente deshabitada. La estructura de la civilización romana, al no ser interferida por otras preexistentes, dejó una huella profunda en estas tierras, hasta el punto de que aún hoy se reconocen los restos de la *centuriatione*, que consistía en pequeños grupos de parcelas cultivadas por colonos. En la alta Edad Media, los colonos fueron a veces sometidos, pero la fragmentación de la propiedad fue mantenida por el derecho longobardo. Hacia el siglo XIII, el movimiento de emancipación de las Comunas logró la liberación de los siervos. Desde entonces, el progreso del campo estuvo vinculado al progreso de las ciudades, ya que el propietario rural

enriquecido contó con los medios necesarios para mejorar las herramientas agrícolas. Y en el siglo XIX fue decisivo para la agricultura italiana la industrialización de las ciudades del Norte.

Toda esa evolución ha influido directamente en el ordenamiento de los cultivos. En efecto, el arrendatario agrícola, cuando tiene la seguridad de permanecer en una finca con un contrato a largo plazo, está interesado personalmente en el progreso de los cultivos y aprovecha la oportunidad para plantar árboles, ya que tendrá tiempo de recoger sus frutos. Este es el motivo de que se extendiera el policultivo, que consiste en intercalar en una misma parcela hileras de plantas arbustivas entre los cultivos de herbáceas. Actualmente, las tres cuartas partes de la llanura del Po están constituidas, en su mayoría, por campos con árboles más que por sembrados desnudos. Al aumentar la productividad, se aceleró también el aprovechamiento de las reservas hídricas, y el policultivo se vio así favorecido por la humedad del clima.

No hay que olvidar, finalmente, que el policultivo, la fragmentación de la propiedad territorial y la abundancia de agua han favorecido la dispersión de la población: salvo casos excepcionales, la mitad de la población rural del Norte vive en casas aisladas.

Otro fruto de la evolución histórica es la influencia de los monasterios y de las ciudades en las técnicas agrícolas. En la Edad Media, Lombardía era uno de los centros de la agronomía europea, y en ella se perfeccionaron los métodos de rotación agraria; en el siglo XIII, fue aplicado por los monjes el método de los "fresquedales", que consistía en irrigar los prados perennes, incluso en invierno, con el agua de los manantiales; asimismo, a fines del siglo XII, se practicó la irrigación de los campos, distribuyendo, por medio de canales, el agua de los ríos. Actualmente, alrededor de una tercera parte de la superficie agraria del Piamonte y Lombardía está regada. En este aspecto tiene una importancia fundamental para el Piamonte el canal Cavour (del Po al Tesino) y para Lombardía, el canal Villoresi (del Tesino al Ada), ambos de dirección longitudinal: son importantes también el canal navegable de la Martesana, que va del Ada a Milán, y el de Pavía, de Milán a Pavía (Tesino).

En la llanura baja y en el delta del Po, el problema era totalmente distinto, ya que no se trataba de irrigar, sino de avenar un exceso de agua. Habiendo orientado sus actividades hacia el mar, durante mucho tiempo los venecianos no se interesaron por las mejoras agrarias, y por ello las obras de avenamiento fueron

Vista aérea de la plaza Sordello, en Mantua. En el centro de la fotografía puede verse el grandioso conjunto del Palacio Ducal, que abarca el castillo de San Giorgio (a la izquierda). El palacio, así como los edificios anejos, fue construido y luego transformado entre 1290 y 1707; es famoso sobre todo por la "Cámara de los Esposos", una sala con frescos de Andrea Mantegna. En la plaza se encuentra también la catedral, de origen medieval, reconstruida en el siglo XVI. Al fondo se ven las aguas del Mincio, que a su paso por Mantua se ensancha en semicírculo formando tres lagos. (Arch. Rizzoli)



UTILIZACIÓN DEL SUELO EN ITALIA. El aspecto originario de la vegetación natural italiana ha sido modificado considerablemente por la mano del hombre en el transcurso de los siglos. La tala de los bosques, la bonificación de zonas pantanosas, los trabajos de regadío y los acueductos construidos en las zonas áridas, han permitido que las zonas cultivadas pudieran extenderse casi por todas partes. A pesar de que gran parte del territorio italiano es montañoso, y por ello grandes extensiones no pueden aprovecharse, en la actualidad los cultivos ocupan el 45,2 % de la superficie total, las zonas dedicadas a la producción de madera el 10,2 %, los prados y pastos el 17,2 % y los bosques el 20,4 %. Por lo que se refiere a los recursos del mar, Italia, aunque posee 52 provincias marítimas, no dispone de aguas ricas en peces, por lo que debe importar 1.400.000 quintales de pescado al año.

muy tardías a pesar de los trabajos que llevó a cabo la Serenisima para controlar los desagües de las crecidas del Po, así como los encaminados a conseguir el encauzamiento del curso bajo del Adigio. En realidad los trabajos fueron terminados en el período fascista. Mediante canales colectores y bombas fueron desecadas un millón de hectáreas, especialmente en Ferrarese; algunos de estos terrenos están situados a 4 m bajo el nivel del Adriático. En la llanura de inundación del Po, aguas arriba del delta, la evaporación ha sido acelerada mediante plantaciones de álamos, dispuestos en largas y ordenadas hileras.

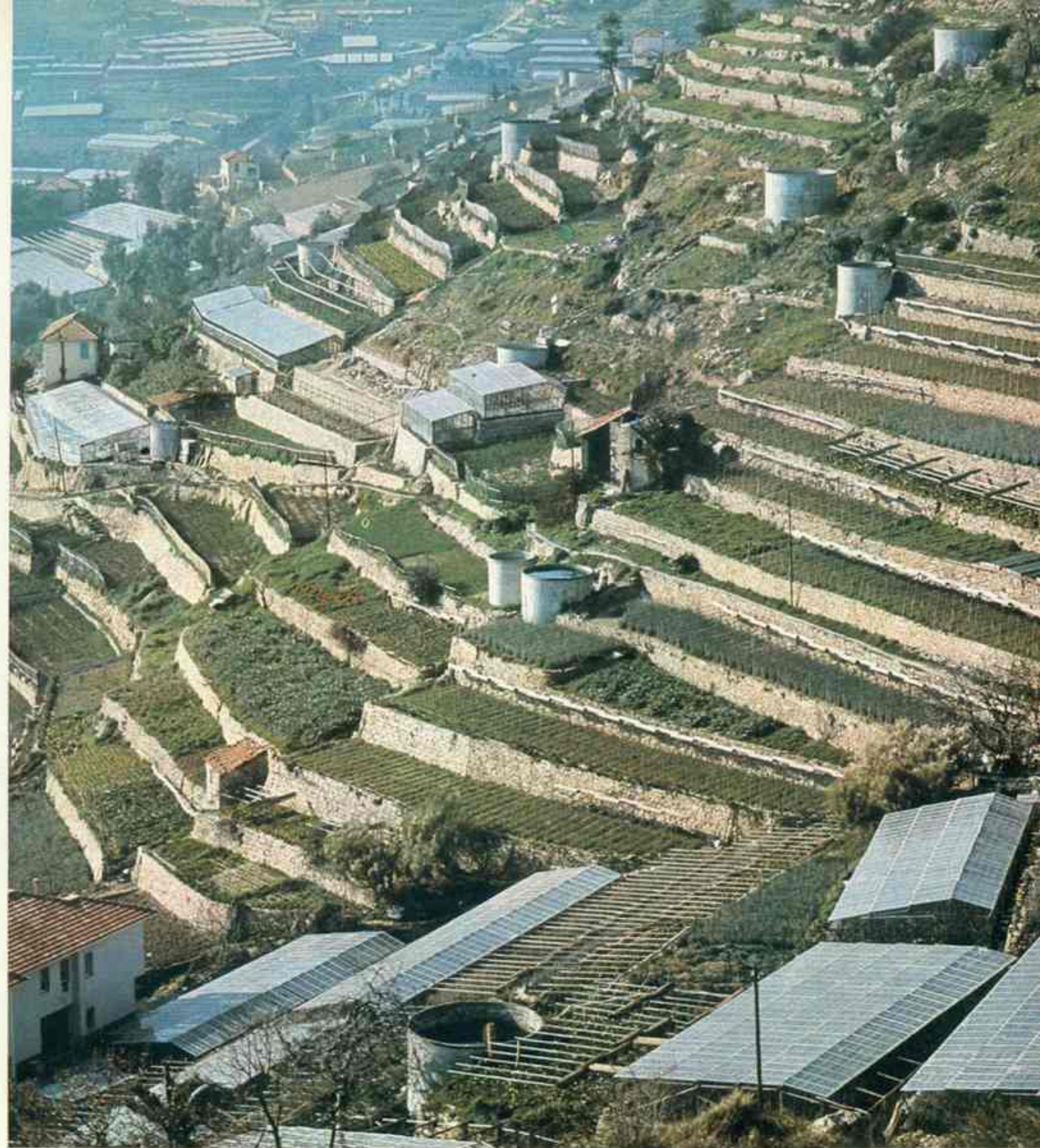
Naturalmente, estas grandes obras de avenamiento sólo pueden ser realizadas por fuertes sociedades financieras; esta es la causa del predominio de las grandes propiedades y de la difusión del peonaje agrícola.

Gracias a los métodos de aprovechamiento del agua y al policultivo, la llanura del Po es rica en trigo, maíz y patatas, árboles frutales de clima templado, morenas, álamos, tomateras y plantas forrajeras. El arroz y los cultivos industriales, como la remolacha azucarera, cáñamo y tabaco, abundan en áreas especializadas; los arrozales están concentrados en las provincias de Novara, Vercelli y Pavia.

Los forrajes artificiales presentan un notable interés económico, puesto que en el sistema del policultivo no hay lugar para el barbecho destinado a la alimentación del ganado. Sin embargo, gracias a los prados de trébol y alfalfa, la cría del ganado reviste en esta zona de Italia una gran importancia. El estiércol es, naturalmente, muy útil para abonar los campos, lo que constituye una notable ventaja respecto a Italia meridional.

Además, la agricultura de la llanura del Po aplica las técnicas más modernas, desde los abonos químicos a los métodos de cultivos y a las máquinas. La superficie cultivada de Italia septentrional representa un tercio de la superficie cultivada de todo el país; absorbe casi el 50% del consumo nacional de abonos químicos y utiliza el 68% de los tractores. La producción de algunos cultivos en la citada llanura es en verdad notable; el trigo, por ejemplo, da unos 35-40 quintales por hectárea, con máximos de 45, mientras que en la península no se pasa generalmente de los 20 quintales por hectárea. Los arrozales son más productivos que los de Extremo Oriente.

Si desde el punto de vista físico Italia septentrional termina en los Apeninos, desde el punto de vista de la actividad humana, y especialmente de la vida rural, se desborda hasta la Italia mediterránea. Es natural y sorprendente a un tiempo que la soleada Liguria forme parte de la



brumosa Italia del Norte, pero es más curioso todavía encontrar el policultivo septentrional y la dispersión de la población en Toscana, las Marcas y el Abruzzo marítimo, hasta el Sangro. Todo ello parece debido a la influencia combinada de la burguesía medieval y de los suelos impermeables.

La agricultura en el Sur

También desde el punto de vista agrícola la Italia mediterránea (península e islas) constituye un violento contraste con la septentrional.

Lo que llama la atención al instante son los numerosos factores desfavorables, que, en parte, son consecuencia del medio físico. En la península, el campesino está dominado por las condiciones de un relieve muy accidentado; los campos llanos son escasos, pues casi el 50% de la superficie está constituida por colinas, una

tercera parte por montañas y sólo un 22% por llanuras. Es fácil deducir los numerosos obstáculos que se oponen a la valorización de las tierras; se ha calculado que en toda la Italia mediterránea, a excepción de Toscana y Lacio, más de la mitad de las tierras cultivables son inaccesibles a los tractores. No obstante, se está difundiendo, especialmente en las zonas de colinas, el uso de motocultivadores ligeros. Los suelos no siempre son buenos; sólo el 10% son suelos volcánicos deleznales y fértiles, mientras que el resto son suelos pedregosos, o sin humus, o también demasiado delgados. A su vez el clima presenta diversos inconvenientes. Lluvea más que en los otros países mediterráneos, y a veces la violencia de los aguaceros arrastra y erosiona el suelo, recubre los campos con una capa de fango e inunda las zonas más bajas. En cambio, otras veces, la sequía estival echa a perder muchos cultivos. Por lo tanto, las

Un característico aspecto del paisaje ligure: las colinas con terrazas. Este tipo de configuración del suelo ha sido impuesto a los habitantes de la región por la montuosidad del terreno. Los productos más importantes cultivados en esas terrazas son flores, legumbres y fruta. La floricultura ligure ocupa unas 4.000 hectáreas y alcanza un valor de producción equivalente al 70% del total nacional. (Titus).

plantas que crecen en secanos, es decir, sin irrigación artificial, deben ser muy resistentes y tener raíces muy profundas. Se trata en su mayoría de plantas arbustivas: olivo, vid, almendro, higuera, algarrobo, así como también trigo, cebada, lentejas y maíz.

Quizá la población indígena hubiera logrado obtener ventajas de las condiciones naturales, pero, situada desde antiguo en condiciones de inferioridad, probablemente a causa de la división del medio físico, Italia peninsular e insular tuvo la desgracia de ser invadida muy pronto por pueblos extranjeros más fuertes y evolucionados. Faltas de técnicas adecuadamente estudiadas, las zonas mediterráneas sólo pudieron ser explotadas de forma extensiva, y la mediocridad de los pastos obligó a reservar grandes espacios para los rebaños. Los nuevos señores se apoderaban de los latifundios para explotarlos extensivamente, con el trabajo de los pueblos sometidos, a fin de obtener un beneficio inmediato. Esclavos de los cartagineses, de los griegos y de los romanos, siervos o arrendatarios a corto plazo de los nor-

mandos, angevinos y españoles, los campesinos no tuvieron el menor interés en realizar obras de carácter permanente en los campos, ni en plantar árboles, ni en construir edificios; ello explica la existencia de las grandes propiedades meridionales, el campo desprovisto de árboles y la concentración de la población. Este estado de cosas perduró hasta el siglo XIX, e incluso hay que reconocer que aún hoy la mentalidad feudal no ha desaparecido totalmente.

Sin embargo, sería un gran error considerar toda la zona como un conjunto de latifundios. Hay que tener en cuenta, ante todo, la pequeña colonización romana, de la que se han conservado vestigios en la red de caminos, como por ejemplo, al Norte de Nápoles; el espontáneo reparto de los latifundios, como en Trapani; la abundancia de roturaciones, como ha sucedido en Cerdeña meridional, y la misma variedad de los contratos, que van de los vencimientos a muy corto plazo hasta las enfiteusis muy prolongadas. Asimismo es preciso recordar la diversidad de las influencias étnicas y técnicas: irrigación

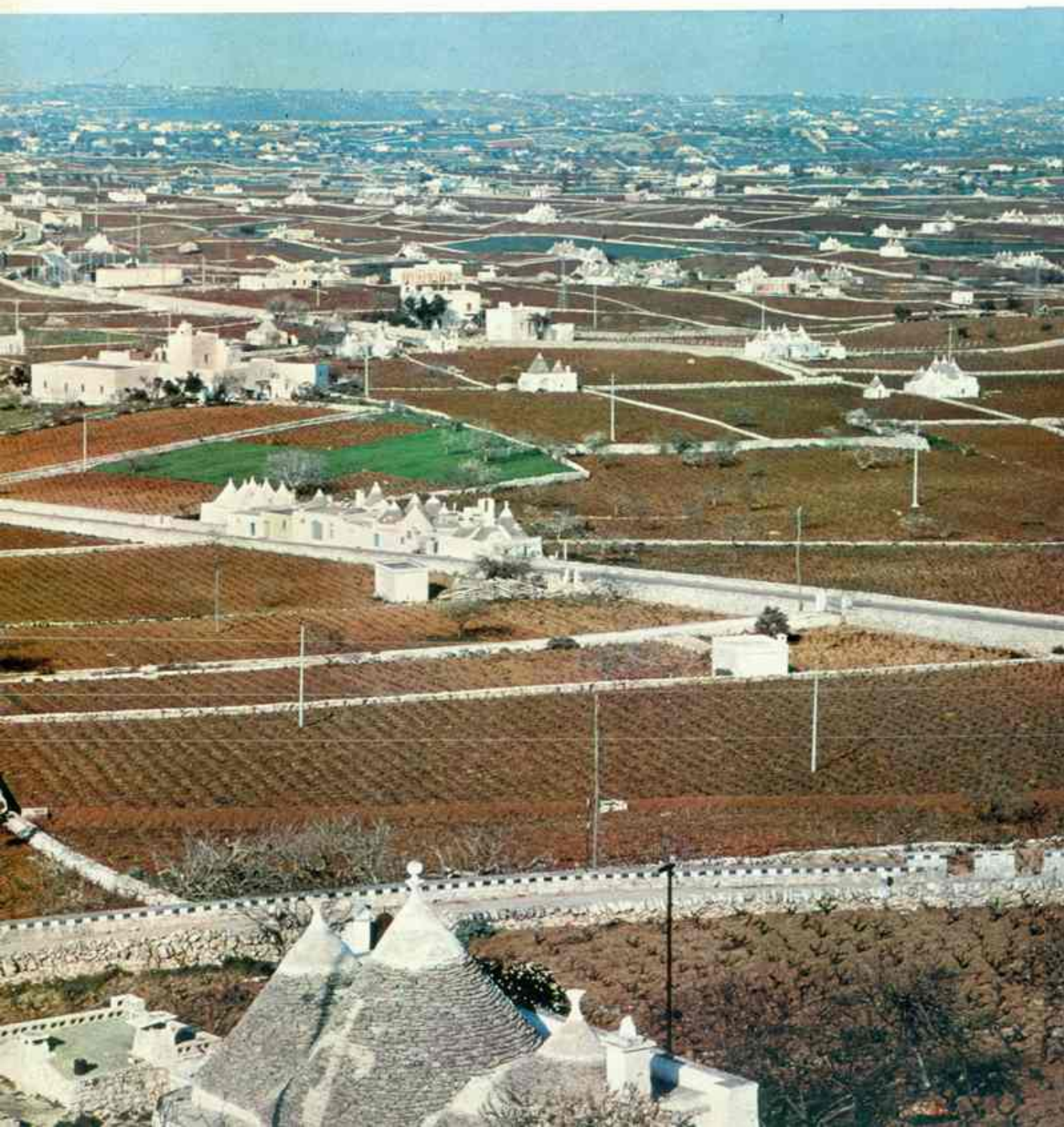
árabe en Sicilia, fiscalización normanda en Apulia, etc., sin olvidar la influencia de ciudades como Nápoles y Bari, el esterilizador efecto de Roma y la irradiación que se produce a partir de las ciudades toscanas.

Finalmente, es indispensable tener en cuenta, aun sin dar una importancia excesiva al determinismo físico, la gran complejidad de las condiciones naturales. Por ejemplo, faltan los ríos permanentes y la topografía es demasiado accidentada para permitir una red orgánica de canales. Los suelos resultantes de la descomposición de las lavas volcánicas y de los granitos son profundos y mantienen la humedad; sin embargo, los macizos calcáreos, muy permeables, se dejan atravesar por el agua de las lluvias, la cual emerge en los lugares más inesperados en forma de fuentes kársticas. Si bien no se puede practicar el riego en gran escala, es posible canalizar localmente el agua de los manantiales o bien obtenerla de las capas profundas mediante pozos, lo que da origen al espectáculo de las norias de la isla de Ischia, de la campiña de Bari o de la Conca d'Oro, movidas por asnos que llevan los ojos vendados. Gracias al agua, el sol es menos agobiador y pueden cultivarse muchos más productos agrícolas, como los agrios, árboles frutales de todo tipo, diversas clases de hortalizas e incluso cultivos tropicales, como el algodón. O sea, que a pesar del rigor de la temperatura, el agua hace posible el policultivo, y eso lo cambia todo.

El caso de los relieves con función protectora, situados a poca distancia del mar, es igualmente significativo; en tanto que la vertiente expuesta a los vientos es poco acogedora, la que da al mar (la "riviera") es muy agradable; el ejemplo más típico es la riviéra ligure, a la que hay que añadir las de Gaeta, Sorrento, Gargano meridional, estrecho de Messina, etc.

La ganadería se ha adaptado muy bien a las condiciones locales; a falta de buenos pastos de montaña y de prados de regadío, ha de ser forzosamente extensiva. En la marisma toscana se ven bueyes de grandes cuernos; en el Lacio meridional y en Campania, pastan búfalos negros, y en Apulia los caballos galopan libremente. Las ovejas y las cabras, con su compañero indispensable, el asno, se hallan en los pastos y bosques de matorrales, que no vale la pena cultivar. Pero el sistema más apropiado para la ganadería es la trashumancia, ya que permite aprovechar la montaña. Y si bien este sistema ha desaparecido ya de los Apeninos septentrionales y ha disminuido mucho en los Apeninos centrales, todavía parten, cada verano, hacia las altiplanicies de los Abruzzos, unas 400.000 ovejas, que luego descien-

El pintoresco valle de Itria, en las "murge" de Apulia, provincias de Bari y de Tarento. Aun siendo de naturaleza kárstica, con grutas, dolinas y simas, esta zona presenta un aspecto risueño y es rica en cultivos. Todo el valle está salpicado de "trulli", la vivienda típica de las "murge". Esas viviendas, construidas con piedras calcáreas y de base circular o cuadrada, están cubiertas por lastras labradas toscamente y dispuestas en forma de una cúpula cónica. (Titus)





Vista parcial de Gallipoli, en la provincia de Lecce. Situada en parte sobre un promontorio y en parte sobre un islote, unido a tierra firme por un puente, conserva en su parte antigua un aspecto casi oriental, con calles tortuosas y estrechas. Debido a su estratégica situación y por su castillo angevino (que fue reconstruido en el siglo XVI) Gallipoli fue una plaza fuerte muy disputada en siglos pasados. (Titus)

El castillo que Federico II hizo reconstruir entre 1240 y 1245, situado sobre Castel del Monte, en las "murge" de Apulia. El monumento, uno de los más célebres de la Edad Media, tiene forma de octógono, con ocho torres. Afirma la tradición que fue construido según un proyecto del propio soberano. (Arch. Rizzoli)

den, en septiembre, a los pastos de Tavoliere y de la campiña romana. Durante mucho tiempo, en los Abruzzos y Apulia existió la prohibición de cultivar las pistas de hierba (cañadas) por las que circulaban las ovejas. Pero las anchuras de estas cañadas se han ido reduciendo paulatinamente, sobre todo después de la última guerra, en beneficio de los agricultores de las cercanías, y por eso varias de esas cañadas han sido ya destinadas a diversos cultivos. La hostilidad entre pastores y agricultores persiste aún en algunos lugares, especialmente en Cerdeña. Sin embargo, hoy día se va generalizando la costumbre de transportar las ovejas trashumantes en camiones o vagones de ferrocarril, lo cual es un motivo más para que las cañadas vayan desapareciendo progresivamente.

Como es sabido, una de las consecuencias de la cría extensiva del ganado es el desmonte, que en este caso está acentuado por la aspereza del clima. No obstante, si bien los bosques espesos son raros, abunda el bosque talar de todo tipo, lo que proporciona a los campesinos notables recursos, tales como el corcho, en Cerdeña; las bellotas y las setas, en Calabria, y las castañas, en Toscana; la pro-



Momento de la matanza en el transcurso de la pesca del atún. Los cuerpos en forma de torpedo de los grandes peces, arponeados por los pescadores, se hacen deslizar al fondo de la barca después que el "rais", jefe de los pescadores, ha dado la orden de izar la red denominada "cámara de la muerte". La pesca del atún se practica principalmente en las costas de Sicilia septentrional y Cerdeña occidental. (R. Crocellà)

ducción de carbón vegetal, típica de la Italia mediterránea, ha desaparecido prácticamente, y a su vez la producción de madera para la construcción resulta insuficiente. Son notables los recursos marítimos. De las provincias que componen Italia meridional, sólo 16 no tienen contacto con el mar, en cambio 52 se distribuyen a lo largo de los 6000 km de costas (excluyendo las islas pequeñas). A menudo, a los pies de los pueblos encaramados en collados o acantilados, existe una "marina" dispuesta a lo largo del litoral, con algunas decenas de barcas de pesca y algunos botes a motor. En estos lugares, los recursos marítimos (anchovas, sardinas, lubinas, pulpos, langostas, atún, pez espada) se suman a los productos agrícolas. Cada año, en los puertos pesqueros italianos, entre los que destacan los de Chioggia, San Benedetto del Tronto y Trapani, se desembarcan 1.900.000 quintales de pescado, 500.000 de moluscos y 100.000 de crustáceos. Las sardinas se pescan sobre todo en aguas de Sicilia y

en el Adriático; y el atún en Sicilia meridional y Cerdeña occidental; el pez espada se captura a lo largo de la costa calabresa. Como la producción nacional no cubre las necesidades interiores, Italia importa anualmente 1.400.000 quintales de pescado, sobre todo bacalao curado y salado, pescado en aceite y pescado congelado. A este balance hay que añadir la pesca en aguas lacustres y lagos artificiales (60.000 quintales), la piscicultura (como las anguilas de los célebres Valli de Comacchio) y los cultivos de mejillones y ostras (Mar Piccolo de Tarento y lago Fussaro, cerca de Nápoles).

Finalmente, debe hacerse referencia a las obras de bonificación. La vida rural ha experimentado una honda evolución en determinadas llanuras húmedas gracias al avenamiento y la irrigación. Tras algunas tentativas esporádicas — entre las que debe destacarse la desecación del lago Fucino, en los Abruzzos, realizada por orden del príncipe Torlonia y terminada en 1875 —, las obras más importantes se

realizaron en el periodo fascista, durante el cual se obtuvieron 900.000 hectáreas de tierra cultivable en dieciocho años. Desgraciadamente, si bien los resultados económicos fueron buenos, no se puede decir lo mismo de los sociales, ya que las parcelas eran demasiado pequeñas para sostener una familia; las 16.000 hectáreas de la llanura del Fucino, por ejemplo, estaban divididas en miles de parcelas, trabajadas por arrendatarios y subarrendatarios, que a veces poseían una parcela en un lugar y otras a varios kilómetros de distancia. La reciente reforma agraria, que ha llevado a cabo expropiaciones con la debida indemnización a los propietarios, ha tenido que proceder, ante todo, a una reordenación general, reuniendo grupos de parcelas en unidades de 1,47 hectáreas de extensión como término medio y en las que pueda vivir la familia de cada arrendatario. Pero esta operación tampoco ha dado todos los frutos esperados: el éxodo de los campesinos no ha cesado y muchas casas nuevas de los pueblos rurales están todavía deshabitadas.

La marisma toscana y la del Lacio, el delta del Po y el llano del Sele, en Campania, son áreas en las que también se ha aplicado la reforma agraria y realizado diversas obras de bonificación. En el Lacio, precisamente, la presencia e influencia de Roma ha determinado que el desarrollo de su economía agraria revistiera un carácter especial. Si bien la industria tiende a asumir un papel más importante cada día y a atraer muchos campesinos a la capital, lo cierto es también que la vida agrícola ha adquirido al mismo tiempo un rapidísimo desarrollo y ha recibido una ayuda muy eficaz en cuanto a las ya citadas obras de bonificación y en cuanto a maquinaria. Las haciendas son de las más diversas clases: grandes, pequeñas y medianas, y el trigo es el cultivo fundamental. En esa obra de transformación ha intervenido eficazmente la organización "Ente Maremma".

En las regiones del Sur, a partir de los Abruzzos y del Lacio meridional, actúa la "Casa per il Mezzogiorno" que tiene la misión de realizar una política agraria en gran parte ya desarrollada.

Resumiendo, la agricultura de la Italia mediterránea sorprende tanto por su heterogeneidad como por su pobreza. En general, es mediocre; la producción de trigo es de una media de 20 quintales por hectárea; en algunas zonas montañosas de los Abruzzos todavía se siega con hoz y se bate el grano en la era, pisoteándolo los caballos y mulos, pero en otras se trabaja con máquinas y producen incluso 25 quintales por hectárea. A la compartimentación del relieve corresponde la variedad de recursos.





Variedad de paisajes agrícolas

En Italia septentrional, la vida rural presenta una notable variedad, lo que contrasta con las condiciones físicas, que son más bien uniformes.

Los Alpes constituyen la región menos característica de Italia, y no presentan detalles distintos de los demás países alpinos: en los valles altos, la vida rural se basa en la combinación tradicional de los cultivos pobres (avena, patatas) y la cría del ganado bovino, que en verano se lleva a cabo en los pastos de montaña y en invierno en los establos. Más abierto y especializado es el tipo ganadero prealpino de los Prealpes Cárnicos y de los montes

Lessini, basado exclusivamente en la cría de vacas lecheras. El tipo forestal prealpino se limita también a una sola actividad: la explotación del bosque (Alpes Cárnicos y Dolomitas). Sin embargo, en las estribaciones prealpinas, de un extremo a otro de la cordillera, se encuentra maíz, árboles frutales cultivados en terrazas, castaños y una variada ganadería, lo que, en total, proporciona notable prosperidad a una población bastante densa. Los valles glaciares más profundos (Valle de Aosta, Valtellina, etc.) son auténticas llanuras que se adentran en la montaña y en las que, gracias al clima, adquieren gran importancia el cultivo de la vid y de los árboles frutales.

En la llanura del Po, el tipo de asentamiento de la población y los cultivos se disponen en franjas prácticamente paralelas al curso del río. Al pie de los Alpes, a nivel de los relieves morrénicos y de las terrazas rocosas, existe una franja de policultivo en la que crece el trigo, el maíz, la morera y, en algunos sectores, la vid; la población está dispersa y predomina la pequeña propiedad. Al otro lado de la llanura, a los pies de los Apeninos septentrionales, vuelve a encontrarse el mismo tipo de agricultura; pero aquí, en Emilia, la base de la rotación la constituye el grano, y además adquieren gran importancia el cultivo de la vid y la práctica de la ganadería: es el país de las cooperativas

Olivares y viñedos de la región de Chianti, en la provincia de Siena. Esta zona es particularmente famosa por la producción de un vino tinto de mesa al que da su nombre (600.000 hectolitros al año). Italia es una gran productora de vinos. (Titus)



LAS REGIONES DE ITALIA MERIDIONAL E INSULAR. El Sur de Italia comprende las siguientes regiones: Campania, Apulia (Puglia), Basilicata y Calabria. En esta zona reaparecen en los Apeninos las rocas arcillosas, pero tampoco faltan relieves formados por rocas cristalinas antiguas, como Aspromonte y Sila. En Campania, el Antiapenino está representado por diversos conjuntos volcánicos, como los de Roccamonfina, Campi Flegrei y el Vesuvio, y en Apulia por las alturas calcáreas de la Murge y Gargano. Además de las llanuras costeras originadas por los ríos, el Sur de Italia presenta el amplio Tavoliere de Apulia. En Sicilia, cuyos relieves son la continuación de los Apeninos, se encuentra el volcán más alto de Europa: el Etna (3340 m). La llanura más importante es la de Catania. El territorio de Cerdeña, muy montañoso, sólo cuenta con una llanura importante: la de Campidano.

y del conocido queso parmesano, muy acreditado en todo el país.

Entre estas dos franjas marginales de policultivo se intercala, en contacto con el eje fluvial, una larga zona de agricultura especializada, que se halla en manos de grandes propietarios o arrendatarios, que, para el trabajo, utilizan los asalariados fijos y los braceros. En la parte occidental de esta zona se cultiva especialmente el arroz, para el cual se utilizan cada vez más los herbicidas químicos y las más modernas máquinas.

En el centro, la llanura lombarda constituye por excelencia el reino de los forrajes artificiales (prados, fresquedales) y de la cría intensiva de vacas lecheras; esta zona produce, aproximadamente, la cuarta parte de la leche del país y es famosa por sus quesos, como el gorgonzola. En este lugar, la estrecha colaboración entre agricultura e industria ha dado lugar a la creación de importantísimas queserías, que absorben una gran parte de la producción lechera y envían mantequilla, quesos y quesitos a todas las regiones de Italia y a algunos países extranjeros. Junto a estas queserías han surgido también extensos criaderos de ganado porcino, que absorben los residuos de la elaboración de la leche y suministran la materia prima a prósperas fábricas de embutidos. La utilización integral y racional de todos los recursos encuentra aquí su más completa expresión.

Finalmente, en el extremo oriental de la llanura existen las llamadas «tierras viejas» (es decir, tierras sumergidas que fueron desecadas hace tiempo y luego cultivadas), que producen trigo, cáñamo, remolacha azucarera y tabaco. Las tierras recientemente cultivadas se hallan sometidas todavía a algunas inundaciones en el delta del Po, pero producen remolacha azucarera y comprenden algunas extensiones de arrozales y zonas de pesca. En esas tierras los arroceros y los pescadores viven, durante parte del año, en los denominados *casoni*, minúsculas cabañas con las paredes hechas de cañas de maíz y el techo de paja. En esta zona la situación de los trabajadores agrícolas provoca serios problemas sociales; en los últimos años se ha intentado mejorar las condiciones de vida de esos hombres, pero, no obstante, la despoblación rural sigue aumentando y asume aspectos realmente preocupantes, mucho más que en otras zonas de Italia.

Las regiones de arboricultura presentan unas características más difusas dentro de su variedad. Los huertos, para evitar las nieblas persistentes, suelen estar situados en las zonas más elevadas de la llanura del Po. En esta zona domina la pequeña propiedad y predomina el cultivo de la

vid. Son famosos los vinos piamonteses de Monferrato y de las Langas, los vinos de las colinas venecianas, los del Oltrepó paviano y los emilianos. En las terrazas escalonadas de Liguria crecen, junto al olivo, las flores y los frutos tempranos; en este punto se encuentra ya verdaderamente un clima mediterráneo, aunque se trate todavía de Italia septentrional. Sin embargo, el cultivo que adquiere cada vez mayor importancia es el de los árboles frutales, especialmente en Emilia-Romagna y en el Véneto; en los últimos años, la producción de manzanas, peras y melocotones ha empezado a superar las posibilidades de absorción del mercado.

Frente a la ordenada distribución del Norte, la península y las islas se presentan como una confusa mezcla de sistemas agrarios. En primer lugar, impera el sistema menos evolucionado, el de los latifundios, enormes propiedades cultivadas extensivamente. En la Marisma de Toscana y Lacio, por ejemplo, el 53 % del suelo productivo pertenece a propiedades cuya extensión supera las 500 ha. Existen áreas típicas de latifundios en Apulia y Basilicata, pero, sobre todo, en Sicilia, y más aún en el interior de la isla. Los campos están generalmente desprovistos de árboles, y domina en ellos el cultivo extensivo de cereales y los pastos para la cría de ganado ovino. Los braceros viven concentrados en grandes pueblos, por lo general de aspecto miserable. Pero no deben confundirse estos latifundios con los campos abiertos de Campidano o de las llanuras montañas de los Abruzzos, donde la propiedad está fragmentada y persisten todavía las costumbres comunitarias.

Un caso totalmente distinto es el de los cultivos arbóreos especializados, que exigen trabajos muy minuciosos y cuyos productos se destinan en gran parte al co-

mercio. Tal es el caso de las plantaciones de higueras de Cilento (en la provincia de Salerno) y de los viñedos de Salento (provincia de Lecce). En las viñas de Marsala, en los olivares de Bari y en los «jardines de naranjos» de Sorrento rige la pequeña propiedad, y las casas están diseminadas por entre los árboles.

Sin embargo, la verdadera adaptación a la complejidad del terreno la constituye el policultivo. El más intensivo y perfeccionado es el de Toscana, por las razones históricas y geográficas que ya hemos visto. El paisaje se parece al del policultivo emiliano, pero en este lugar existe además el olivo. En las zonas de regadío se extienden amplios prados artificiales, que permiten la cría de bovinos; en las colinas, en torno a las alquerías dispersas, se observa una sorprendente alternancia de cereales, legumbres, árboles frutales y viñas (Chianti), y recientemente ha adquirido gran auge el cultivo especializado de la vid. Sobre el verde plateado de los olivos, destaca la elegante silueta de los cipreses, como en los cuadros de los pintores de la escuela de Siena. En todos los rincones de ese terreno se descubre el cuidado, el amor por la tierra. Las grandes propiedades están bien cultivadas y las fincas rústicas muy a menudo están bajo el régimen de aparcería, el cual está atravesando actualmente un período crítico a consecuencia de las nuevas reivindicaciones sociales. Este tipo de ordenamiento agrario se extiende también por las Marcas y la zona marítima de los Abruzzos, llegando hasta Sangro.

En Italia meridional e insular el policultivo es aún más complejo, pero menos rico. En Calabria y en las llanuras de Catania y Sassari, el campesino añade, al tradicional trinomio grano-vid-olivo, los recursos de una ganadería a pequeña es-

Vista de Orvieto, en Umbria; a la derecha, se observa la fachada tricuspidada de la catedral románico-gótica, considerada como una de las iglesias más bellas del mundo. Situada sobre un roquedal de tipo calcáreo, que se levanta casi verticalmente, con sus laderas cortadas a pico sobre la llanura del río Paglia, Orvieto conserva su aspecto medieval. Es famoso el Pozo de San Patricio, excavado por orden del pontífice Clemente VII, que se refugió en Orvieto durante el saqueo de Roma de 1527. (Titus)



cala y los de la utilización rudimentaria del bosque talar; estos campesinos son a un tiempo agricultores, pastores y carboneros. En ocasiones, predomina algún cultivo comercial sobre los otros, como por ejemplo el olivo en Sabina, y la vid en las Colli Albani (vino de Frascati). La población suele estar concentrada y predomina la pequeña propiedad, que suele ser explotada directamente o en régimen de aparcería.

En la *Campania felix*, alrededor de Nápoles, el policultivo es intensivo gracias a la humedad y al regadío: las exuberantes huertas dan la impresión de una riqueza excepcional. Sin embargo, las propiedades son demasiado pequeñas para mantener una familia y la pobreza abunda en todas partes. Otras áreas de policultivo son la Conca d'Oro (en torno a Palermo) y las grandes cuencas de regadío de los Abruzzos.

El último tipo de paisaje agrícola es el de las zonas bonificadas. Por regla general, los campos avenados carecen de árboles; no obstante, en los que fueron desecados hace tiempo — como, por ejemplo, las «tierras viejas» de Polesine — a veces aparecen bosquecillos y grupos de árboles, entre los que se hallan las alquerías. En el delta del Po y en la llanura ferraresa predomina la gran propiedad capitalista, a menudo en manos de las mismas sociedades financieras que realizaron el saneamiento de las tierras; la población vive concentrada en los pueblos o en grandes núcleos con organización autosuficiente. En la llanura pontina, las tierras están divididas en propiedades regulares,

Una máquina para clasificar, según sus dimensiones, la fruta (en este caso naranjas) u otros productos. En Italia el cultivo de los agrios se concentra en Sicilia (en la Conca d'Oro y en la zona oriental, entre Catania, Siracusa y Mesina) y en las costas de Calabria; pero se ha extendido también por otras zonas marítimas, como Campania. (Titus)



Fachada de la basílica de San Nicolás, en Bari, de estilo románico pullés. Dividida en dos partes, la ciudad antigua, situada en la península comprendida entre el puerto antiguo y el puerto nuevo, y la ciudad nueva, con sus anchas calles que se cortan perpendicularmente. Bari se extiende a orillas del Adriático, con un magnífico paseo marítimo de 7 km de longitud. La ciudad posee notables monumentos (la catedral románica, el castillo normando, etc.) y además es el centro económico y cultural más importante de la región. (E. Dulevant)



en cada una de las cuales hay una alquería; por el contrario, en la llanura de Sele, los habitantes se concentran en pueblos periféricos, si bien existe una zona de fincas rústicas asentada al pie de las montañas de Cilento.

En general, en los terrenos bonificados predomina el cultivo intensivo, a base de trigo, cultivos industriales (remolacha, tabaco), hortalizas y forrajeras; la ganadería típica es la vacuna. Estos campos, trabajados casi exclusivamente con máquinas, representan un tipo de agricultura muy distinto al de la zona mediterránea tradicional.

Principales tipos de vivienda rural

La notable variedad del paisaje agrícola italiano y las profundas diferencias de los factores históricos y ambientales entre una región y otra determinan, a su vez, no pocas diferencias en los tipos de vivienda rural.

El tipo más elemental es, naturalmente, la caverna: en ciertas zonas de rocas blandas, como la provincia de Matera (toba caliza) o la de Viterbo (toba volcánica), existen aún cuevas habitadas en las laderas, si bien actualmente casi todas ellas van siendo sustituidas por viviendas más modernas e higiénicas.

La casa de una sola planta, que es el tipo más sencillo, lo agrupa todo bajo un mismo techo: es poco frecuente en Italia y ha conservado un carácter arcaico. El caso más pintoresco es el de los «trullos» de Apulia; el «trullo» es un simple cono de piedras, blanqueadas con cal por el exterior y con un aspecto muy elegante. El origen de este tipo de construcción es oscuro, y quizá deriva de una tradición prehistórica. Las casas blancas, con techo en azotea o en forma de cúpula, típicas de la costa amalfitana y de la de Ischia y Capri, son muy parecidas a las viviendas del Norte de África y recuerdan bastante el estilo árabe.

Sin embargo, la forma predominante en toda la península, a partir de las estribaciones de los Apeninos septentrionales, y sobre todo en el Centro y Sur, es la casa unitaria con elementos superpuestos: establos y corrales en la planta baja y la vivienda en el piso superior. Este tipo de casa suele tener una escalera exterior, adosada a la fachada, que termina en una "galería" delimitada por robustas pilas-tras. En la "galería" se abre la puerta de entrada a la cocina y, a su lado, el dormitorio. Debajo se halla la puerta de entrada al establo. La escalera interior es menos frecuente en este tipo de casa, puesto que ocuparía un espacio útil para otro menester. En las regiones con morfología accidentada o cuando el lugar presenta una fuerte pendiente, la planta baja de la casa, destinada a establo, suele estar semienterrada y, por lo tanto, tiene la puerta orientada cuesta abajo: para llegar al piso de las habitaciones que ocupa la familia se entra por el lado del monte, sin necesidad de recurrir a ninguna escalera, ni interior ni exterior.

La casa unitaria con elementos yuxtapuestos — es decir, los establos y corrales a un lado y al otro la vivienda — está bastante menos difundida que la anterior, lo cual se comprende, pues a igualdad de espacios útiles requiere una mayor extensión de suelo edificado y una mayor superficie de techo. A menudo se presenta bajo una forma más evolucionada respecto a la esquemática y, por ello, más rica. La yuxtaposición, incluso en los casos más sencillos, se produce entre dos bloques: en uno el establo, y encima de él el henil, y en el otro, la cocina con el dormitorio en el piso superior; se tiene, pues, el establo y cocina en la planta baja y el henil y dormitorio en el piso. Este tipo de construcción predomina en las colinas de Italia septentrional y en las zonas de llanura que no son ganaderas.

En la mayor parte de la llanura del Po, la gran difusión de la ganadería bovina y la introducción de cultivos especiales, como el arroz y el cáñamo, han determinado el desarrollo de viviendas rurales más o menos complejas, que en muchos casos se han convertido en verdaderos aglomerados, con casa para el arrendatario y para los trabajadores fijos; enormes establos con capacidad para cien o doscientas vacas; grandes heniles; pocilgas para los numerosos cerdos, criados con los subproductos de las queserías; establos para los caballos, los bueyes de labranza y para los terneros; cobertizos para los carros y máquinas agrícolas y enormes silos. El conjunto de todos estos elementos puede dar lugar a dos tipos estructurales: el tipo con patio cerrado, en que los edificios están dispuestos más o menos agrupados

alrededor de un espacio central, y el tipo con patio abierto, en el que están distribuidos de forma dispersa.

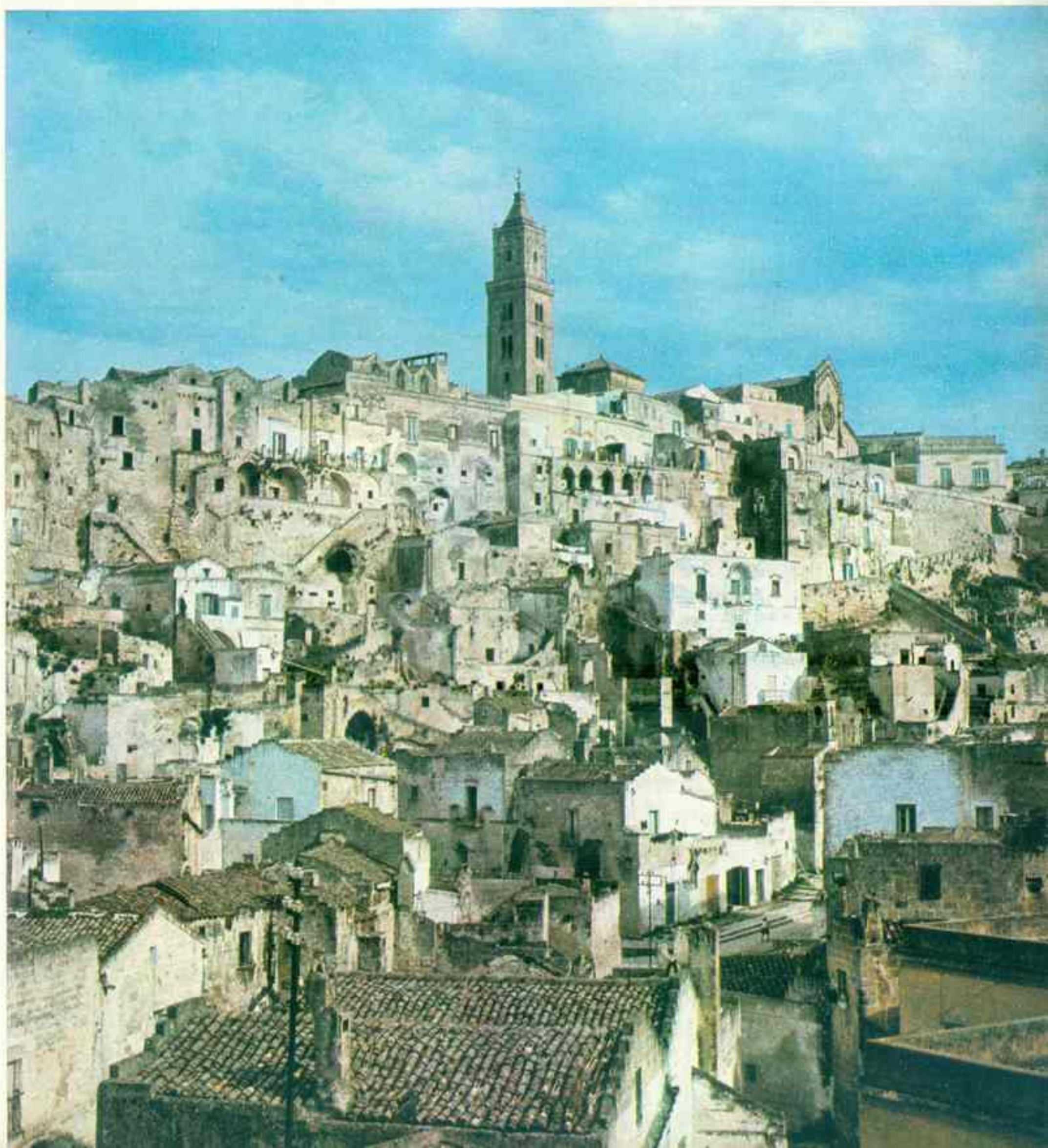
El tipo con patio cerrado es propio de las llanuras bajas de regadío, dedicadas a la cría de vacas lecheras; en las regiones arroceras, el espacio central está dividido en dos partes por una hilera de edificios, entre los que figura la casa del patrón. Una parte, dedicada completamente al trabajo del arroz, está constituida por una amplia era rodeada por los dormitorios de los braceros, especialmente de las "mondadoras", y por los locales destinados a la trilla y a las operaciones de descascarillado; la otra parte, que constituye el verdadero patio, está rodeada por las casas de los trabajadores fijos, los establos de las vacas y los heniles, las cuadras y las pocilgas. En algunas regiones de la península existen casas rurales muy parecidas a las del tipo de patio cerrado, pero con funciones algo distintas: entre ellas figuran las alquerías toscanas, situadas en un medio en el que predominan las coli-

nas y los cultivos arbóreos; los caseríos romanos (*cassali*), rodeados de altos muros y con una sola puerta de entrada, y, por último, las masías de Apulia, dedicadas a la cría de ovinos y con edificios bajos dispuestos en forma de cuadrilátero.

El tipo con patio abierto, denominado también "disociado", está poco difundido en Italia. En él los edificios (vivienda del patrón, establo, henil, pocilga, gallineros, etc.) están dispuestos de forma desordenada; a menudo, la vivienda y las demás dependencias están frente a frente, dejando en medio un espacio adoquinado o asfaltado.

Citemos, finalmente, dos tipos de casa rural de origen reciente. El primero de ellos son las casas antisísmicas, muy bajas y más parecidas a barracas que a casas; surgen, de forma aislada o reunidas en monótonas aldeas, en los lugares afectados por terremotos. El segundo tipo corresponde a las nuevas casas rurales de las regiones que han sido bonificadas o sometidas a reforma agraria, las cuales presen-

Matera: el Sasso Barisano, dominado por el campanario de la catedral. La ciudad surge sobre un espón calcáreo, situado en el borde de un profundo tajo de paredes cortadas a pico sobre las hondonadas del Sasso Barisano y Sasso Caveoso. Las viviendas más antiguas están excavadas en gran parte en la toba de los Sassos. En los últimos años se ha construido un barrio moderno al Noroeste de la ciudad para alojar a los habitantes de esos lugares, que vivían en condiciones demasiado miserables. (S.E.F.)



Maduración de los jamones de Langhirano (Emilia). El jamón se prepara salando los muslos de cerdo y conservándolos en frigoríficos durante un tiempo; después, tras lavarlos, se les seca en un ambiente cálido y se dejan madurar durante unos tres meses. Se producen también excelentes jamones en Parma y San Daniel de Friuli, así como los llamados jamones "de montaña", salados y sabrosos, que proceden de Umbría y Toscana.



Elaboración del queso parmesano en Emilia. Es uno de los tipos de queso emiliano más conocidos, y sólo se fabrica en las provincias de Reggio y de Parma. La producción está garantizada por un consorcio y se caracteriza por la marca impresa en cada molde. Este queso se clasifica en viejo, extraviado y extraviadísimo, según el grado de antigüedad; el parmesano más viejo tiene un sabor y un aroma excepcionales. (Títus)

tan estructuras más o menos racionales, debidamente estudiadas y que no siempre armonizan con los tipos locales.

Balance de la agricultura

La producción agrícola italiana, como la de los otros países del Mediterráneo, presenta una acentuada desproporción entre los abundantes recursos de origen vegetal y los de origen animal, que suelen ser escasos.

Los cereales representan, aproximadamente, el 15 % de toda la producción agrícola. A la cabeza de todos ellos figura el trigo, que ocupa alrededor de 4.280.000 hectáreas, con una producción de unos 95 millones de quintales, de los que una notable proporción (20 millones de quintales) corresponde a trigo duro; pero a pesar de estas cifras, cada año se debe importar cierta cantidad de este cereal. A continuación figura el maíz, que ocupa la cuarta parte de la superficie dedicada al trigo y produce unos 40 millones de quintales al año; esta producción sólo es superada, en Europa, por las de Yugoslavia, Rumanía y Francia; pero el precio de la harina blanca hace que el uso del maíz para la alimentación humana disminuya continuamente, creciendo al mismo tiempo su empleo como forraje. Italia es el mayor productor de arroz de Europa, con 6 ó 7 millones de quintales, que bastan para satisfacer las necesidades internas e incluso permiten cierta exportación. La importancia de los restantes cereales es más bien escasa: cebada (2.500.000 quintales), avena (4-5 millones de quintales) y centeno (un millón de quintales).

La principal área triguera es la llanura del Po, cultivada intensivamente, produciéndose de 30 a 40 quintales por hectárea como término medio; no obstante, también se cultiva el trigo en toda la península y en las islas, asumiendo incluso un carácter extensivo en Apulia y en Sicilia. En el *Mezzogiorno* se produce un trigo duro, muy apreciado y que se utiliza especialmente para la fabricación de pastas alimenticias. El maíz es típico del Véneto, donde los campesinos lo consumen en grandes cantidades en forma de polenta, mientras que en Lombardía, Piamonte y Emilia-Romagna se utiliza principalmente como alimento para el ganado. Como ya se ha dicho, la producción de arroz de Italia es la primera de Europa; sin embargo, desde hace algunos años, este cultivo experimenta un constante descenso. Las zonas arroceras más típicas son las llanuras de Novara y Vercelli, en Piamonte, y la de Lomellina, en Lombardía.

Los cultivos arbóreos tienen la misma importancia que los de los cereales, puesto que participan en un 30 % en la pro-

ducción agrícola total y proporcionan un 1,8 % de las exportaciones. Por este motivo, se intenta extender cada vez más las huertas especializadas y comercializar su producción. La vid y el olivo constituyen tradicionalmente la base de estos cultivos arbóreos y están difundidos, en sus tres cuartas partes, por los terrenos con policultivo intensivo. Italia ocupa, junto con Francia, el primer lugar del mundo en la producción de vinos (65-70 millones de hectolitros); se trata de vinos corrientes, ricos en tanino y en gradación alcohólica, y también de vinos de postre. Los vinos finos son escasos, al menos en cuanto a su cantidad total; a diferencia de lo que ocurre en Francia, no se ha logrado todavía producir vinos de calidades y características lo suficientemente constantes como para garantizar un producto seguro y adecuado para la exportación en gran escala.

Por la producción de aceite de oliva (4 millones de quintales) Italia ocupa el segundo puesto mundial, inmediatamente después de España. La región de Apulia proporciona una tercera parte de la producción total del país y el resto se distribuye entre Calabria, Sicilia, Campania, Lacio, Abruzzos, Toscana y Liguria. Unos 500.000 quintales de aceitunas se destinan al consumo directo. Los agrios se concentran a lo largo del litoral de Sicilia (Conca d'Oro) y de Calabria, pero se cultivan también en otras regiones marítimas, como Campania y Lacio; las naranjas (14 millones de quintales) y los limones (8 millones) son objeto de una importante exportación. Las otras frutas también son abundantes, pero — a excepción de los higos, albaricoques, melocotones, peras y manzanas — son de calidad ordinaria. Entre las hortalizas tienen notable importancia las legumbres frescas y secas, y, sobre todo, el tomate, ya sea fresco o en conserva. Junto con la exportación de la fruta se intensifica también la de las hortalizas, especialmente hacia Alemania, Suiza y Gran Bretaña. En cuanto a las patatas (alrededor de unos 40 millones de quintales) se exportan solamente algunas variedades tempranas.

Las plantas herbáceas industriales ofrecen un panorama bastante variado: la producción de lino y algodón es modesta, mientras que la de remolacha azucarera es considerable; sin embargo, la más importante es la del tabaco, en continua expansión y una de las primeras de Europa. Por el contrario, respecto al cáñamo, Italia ha perdido el primer puesto que ocupaba en el mundo.

Los recursos forestales son modestos. Esto no quiere decir que los bosques sean escasos, pues Italia, gracias a sus monta-



ñas, presenta un notable porcentaje de superficie boscosa, el 20,4 %, lo que ocurre es que el rendimiento forestal es mediocre debido a la poca productividad (54 m³ de madera por hectárea), el excesivo porcentaje de madera combustible respecto a la de construcción y a la explotación a menudo desordenada.

La ganadería y los productos derivados son totalmente insuficientes, ya que ni siquiera alcanzan el 40 % de la producción agrícola total. La situación del patrimonio zootécnico está a medio camino entre la de los países templados, como Francia (que posee el doble de bovinos) y la de los países estrictamente mediterráneos, como Grecia, que tiene un número casi

cuatro veces mayor de caprinos, o España, que posee más del doble de ovinos. Desde hace cincuenta años, en Italia van disminuyendo, lo mismo que en otros países, los ovinos y los equinos, en tanto que aumentan los bovinos, que casi llegan a los 10 millones de cabezas, y los porcinos, que superan los 6 millones. Teniendo en cuenta las actuales disponibilidades de carne, notablemente inferiores a las necesidades del consumo interior, se llega a la conclusión de que hace falta desarrollar aún más la ganadería. La producción de leche, también modesta, en gran parte es transformada en numerosos tipos de queso, del que Italia es el segundo productor de Europa, después de Francia,

exportando algunas variedades de muy apreciada calidad.

La pesca marítima también deja mucho que desear. Eso se debe a que el Mediterráneo es pobre en plancton, a que la profundidad es demasiado grande, excepto en el Adriático, y los utensilios de pesca son aún muy atrasados. El pescado desembarcado anualmente en los puertos italianos alcanza la cifra de unos 2 millones de quintales.

El problema de la alimentación

Repartida entre más de 54 millones de habitantes, esta producción agrícola no deja grandes márgenes a la exportación.

La Rocca Sanvitale, en Fontanellato, provincia de Parma. La Rocca, antigua fortaleza que en el siglo XV perteneció a los Sanvitale, está rodeada por un amplio foso y es famosa por una salita, denominada "la Stufeta", adornada con frescos del Parmigianino. Fontanellato es un importante centro de productos alimenticios, así como de comercio de frutos y ganado. (Arch. Rizzoli)

Fachada de la catedral de Ferrara; iniciada su construcción en el siglo XII, el templo es de estilo románico en su parte inferior y gótico en la superior. La mayor parte de las esculturas que lo adornan son obra de Niccolò. Situada a pocos kilómetros del curso inferior del Po, en una zona hoy saneada y fértil, la ciudad de Ferrara es actualmente un activo e importante centro agrícola. (L. Pellegrini)



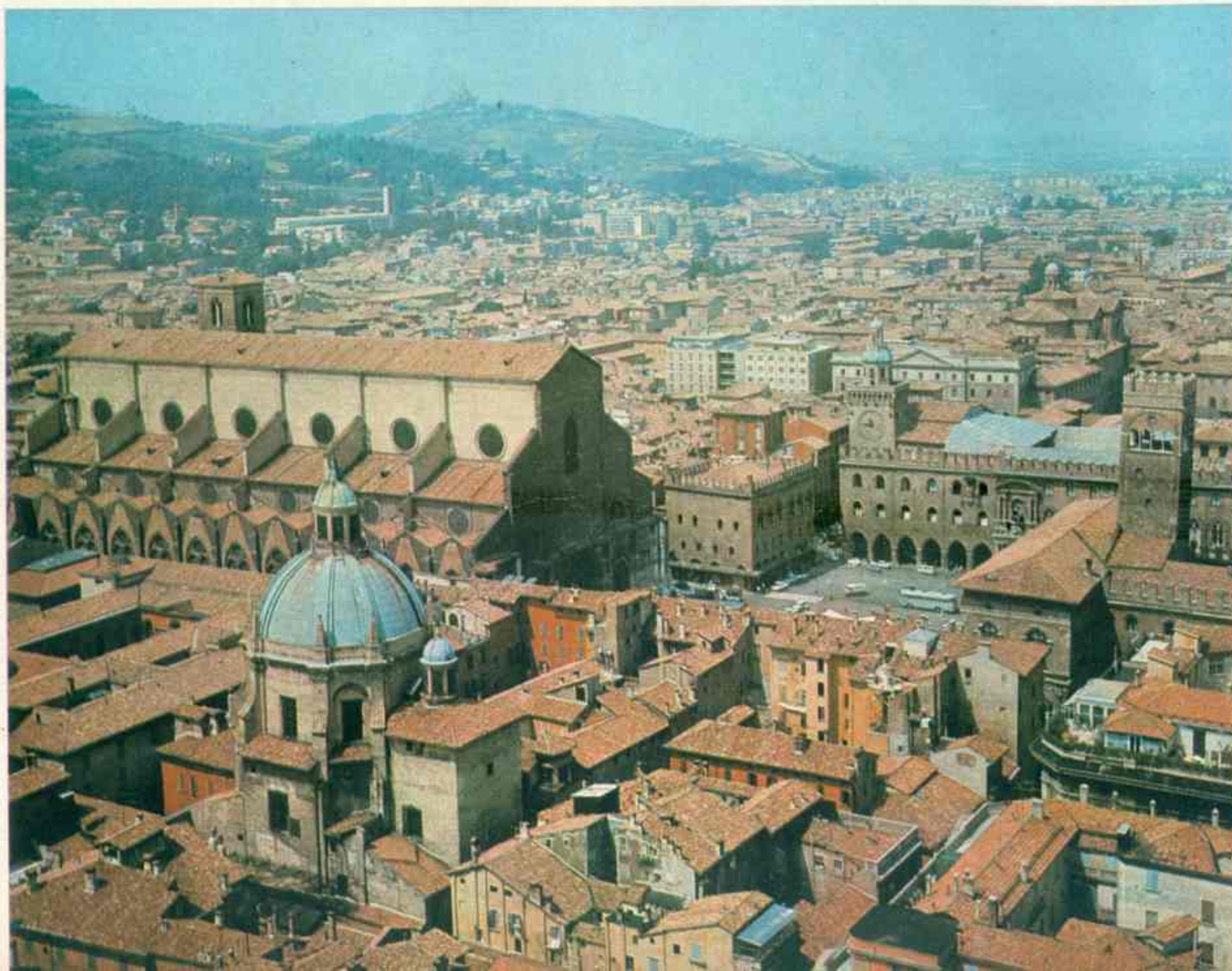
Los productos alimenticios, que hasta hace unos quince años representaban casi la quinta parte del total de las exportaciones, actualmente no alcanzan una décima parte del valor de las mismas. En primer lugar figuran la fruta y las hortalizas, a las que les siguen los agrios, siendo el principal cliente para estos productos Alemania Occidental. Siguen las conservas de tomates, exportadas especialmente a Gran Bretaña y Estados Unidos; los vinos y licores, destinados a Suiza, Alemania Occidental y Estados Unidos, y por último los quesos.

En cambio, en el total de las importaciones, los productos alimenticios representan más del 35 %. El déficit tradicional de trigo tiende ahora a cubrirse, en tanto que son importados en cantidad creciente los productos animales destinados a aliviar la insuficiencia de la ganadería: se importa, por ejemplo, ganado procedente de Yugoslavia, carne de la Argentina y Dinamarca, pescado de los países escandinavos y de Portugal, así como leche, mantequilla, huevos y quesos dulces. Figuran, finalmente, en la lista de las importaciones, los productos coloniales, como son el café, té, cacao y especias, de los que asimismo consumen mucho los italianos. En conjunto se trata, pues, de materias cuyo valor es superior al de las exportadas por la agricultura italiana, lo

que explica el déficit de la balanza comercial en el campo de los productos alimenticios.

Como es natural la producción agrícola se destina principalmente a nutrir la población, cuya alimentación es muy cuidada. Es tradicional, entre los italianos, comer un abundante primer plato de pasta con salsa de tomate; el segundo plato suele ser de carne, aunque no siempre, pero nunca deja de ir acompañado de verdura y mucho pan. Una característica constante del italiano medio es que consume una gran cantidad de cereales, por ejemplo, pasta y arroz, y, en las regiones del Norte, harina de maíz y grandes cantidades de pan. Asimismo come bastante queso y mantequilla. En cambio, es modesto en su consumo de alimentos de origen animal, y bastante escaso el porcentaje de leche, pescado y tocino. Pero para suplir la posible falta de grasas animales consume mucho aceite de oliva, tanto en los alimentos fritos como en las ensaladas. Por último, es considerable la cantidad de frutas que ingiere, con lo que suele completar la ración de azúcar que necesita. Este régimen alimenticio, que, como ya se ha dicho, es el tradicional y que representa un consumo de proteínas vegetales superior al de las animales, refleja perfectamente el carácter de la agricultura mediterránea.

Vista de Bolonia, con su Plaza Mayor, centro monumental de la ciudad, en la que se encuentran la iglesia de San Petronio (siglos XIV-XVII), el ayuntamiento (siglo XIII) y el palacio del Podestà, restaurado en 1484, cuya torre se ve a la derecha de la fotografía. Detrás de este último se encuentra, rodeado de almenas, el palacio del rey Enzo, denominado así porque en él estuvo prisionero hasta su muerte Enzo, el hijo del emperador Federico II, que había sido hecho prisionero en 1249 en Fossalta. La ciudad de Bolonia, capital de Emilia, es de planta circular y con las calles dispuestas radialmente; son característicos sus numerosos pórticos. (S.E.F.)





La pintoresca bahía de Portofino, al abrigo del promontorio del mismo nombre y dominada por colinas cubiertas de una espesa vegetación. De origen antiguo, Portofino ha conservado intacto su aspecto sencillo, con sus casas apiñadas en torno a la plazuela situada frente al puerto, el cual está rodeado por dos hileras de casas de vivos colores. La población vive de la actividad marinera, del turismo y de la artesanía, que tiene una tradición muy antigua (encajes de bolillos). En la costa ligur hay muchas estaciones balnearias, famosas por la suavidad del clima y por sus bellezas naturales. (Archivo Rizzoli)



Venecia: vista aérea del Gran Canal con el puente Rialto, el cual, junto con el puente de los Descalzos y el de la Academia, une las orillas de esa gran arteria veneciana. El canal, en forma de S, serpentea a lo largo de la ciudad, recorriendo quizá el lecho de un antiguo río, y a cada lado del mismo se alzan muchos de los más famosos monumentos de Venecia: casas de estilo bizantino (siglos XII y XIII); palacios de estilo gótico veneciano (siglos XIV y XV), como Ca' Foscari, Ca' Oro, el Palacio Barbaro y el palacio Corner, y edificios renacentistas y barrocos. En el punto en que el ca-



nal desemboca en la laguna, se encuentra la iglesia de Santa María de la Salud, de imponente aspecto (obra maestra del arquitecto Baltasar Longhena), construida para cumplir un voto hecho durante la epidemia de peste de 1630. La ciudad de Venecia se levanta sobre un grupo de más de cien islas situadas en la laguna y está dividida en dos partes por el Gran Canal y cruzada por otros numerosos canales menores (más de cien), con cerca de 400 puentes públicos y particulares, que le confieren ese aspecto de ciudad surgida sobre el agua y por el que es célebre en todo el mundo.



Vista aérea de la catedral de Milán. En la parte inferior, a la derecha, se observa el Arzobispado y, a la izquierda, una parte del Palacio Real y el campanario gótico de San Gottardo. La catedral, con su inmensa masa marmórea coronada por innumerables agujas y pináculos y adornada con más de 3000 estatuas, está dedicada a Santa María Nascente. Su construcción se inició en 1386 y duró unos quinientos años; en el edificio se aprecia una clara influencia del gótico europeo. No se conoce el nombre del arquitecto que diseñó el proyecto primitivo y se cree que en él colaboraron varios artistas. (Archivo Rizzoli)



MINERÍA E INDUSTRIAS DE ITALIA. Por su estructura geológica, Italia carece de minas de carbón; en cambio, cuenta con yacimientos de metano y alguno de petróleo. Los minerales metálicos son escasos. La insuficiente cantidad de combustible de que se dispone se destina, desde hace tiempo, a la producción de energía eléctrica, la cual a su vez ha permitido el desarrollo de las industrias. Las más activas son las metalúrgicas (con materias primas de importación) y las mecánicas, concentradas en su mayoría en el Norte. En los últimos años han adquirido mucha importancia las industrias químicas, las de materias plásticas y las de tejidos artificiales, y siguen florecientes algunas industrias tradicionales (como los tejidos de seda, algodón, lana, etc.), las alimenticias (pastas, dulces) y las del calzado.

compra a Estados Unidos, a México y a Egipto la casi totalidad del algodón que necesita; la lana procede de Australia y Argentina; las pieles de Francia y el caucho de Malasia. La escasez de bosques obliga asimismo a comprar pasta de madera y de celulosa a los países escandinavos, a Canadá y a Estados Unidos. Pero, a pesar de todo esto, la agricultura consigue abastecer una floreciente industria alimentaria, y el tabaco, el cáñamo y la seda cruda se producen a veces en cantidad suficiente para permitir su exportación.

Globalmente, la compra de materias primas no alimenticias (hierro, cobre, carbón, algodón, etc.) cuesta a Italia veinte veces más que lo que obtiene por la venta de productos similares, tales como mercurio, cáñamo, azufre... Esta circunstancia constituye una grave desventaja para las actividades industriales y repercute en todos los campos.

Exigua disponibilidad de carbón

La estructura geológica de Italia excluye la existencia de grandes yacimientos de carbón. En Europa central, el sustrato herciniano, rico en este mineral, aflora considerablemente; pero en Italia no ocurre así, sino que se halla a varios kilómetros de profundidad, bajo piedra calcárea y arcillosa. Sólo en algunos puntos aparece exigüamente, como en los yacimientos de La Thuile, en el Valle de Aosta, y de Carbonia, en Cerdeña; pero se trata siempre de yacimientos minúsculos, cuya producción (400.000 toneladas) es doscientas veces inferior a la alemana.

Afortunadamente, las estructuras geológicas que no son adecuadas para el carbón son a menudo favorables para la existencia de hidrocarburos líquidos. Lo mismo que los Cárpatos, los Apeninos constituyen un arco de plegamiento festoneado, por su parte exterior, de depósitos que en un tiempo fueron lagunares y que actualmente pueden contener petróleo. Pero, por desgracia, los yacimientos petrolíferos italianos, a diferencia de los rumanos, son pequeños y poco aptos para la explotación: el yacimiento de Cortemaggiore, descubierto hace pocos años en la llanura del Po, y el pequeño yacimiento de Alanno (en los Abruzzos) no rinden mucho; los mejores son, sin ningún género de duda, los sicilianos de Ragusa y de Gela. No obstante, buscando petróleo, se ha tenido la suerte de encontrar metano, cuya producción se halla hoy día en rápido y constante aumento: un millón de metros cúbicos en 1951 y más de 11 mil millones en 1969. Los campos más ricos, si bien están ya agotándose lentamente, se encuentran en el centro del Valle del Po, en el delta del mismo río y en el Ravennés; aumenta en cambio la producción en



Panorama de Catania, con los jardines públicos en primer término y el Etna al fondo. Destruída varias veces por las erupciones volcánicas y terremotos (el último en 1963), ha sido siempre reconstruida y presenta un aspecto barroco tardío. Es la segunda ciudad de Sicilia, después de Palermo, y es importante por sus tradiciones culturales (su universidad fue fundada en 1434) y por sus instituciones científicas; asimismo lo es por su notable actividad económica, por el clima y por su posición en la ladera del Etna, que hacen de ella una ciudad muy visitada por los turistas. (S.E.F.)



Operación de cortar el mármol, en Carrara (Alpes Apuanos), mediante un alambre helicoidal. Las canteras de Carrara, conocidas desde la antigüedad, proporcionan un mármol blanco que se exporta a todo el mundo debido a que, al poderse pulir, constituye un material de construcción de gran valor. En casi todas las regiones italianas existen muy buenos mármoles; además del ya citado, los más conocidos son los piemonteses de Candoglia, Varallo y Valdieri; los lombardos de Musso y Zandobbio y los venecianos de Lasa. (Pucciarelli)

los campos de Sicilia y de Basilicata. La red de metanoductos, con una amplitud que pasa de los 7000 km, se extiende desde los lugares de producción hasta los centros de consumo (industrias) por medio de una articulación capilar: hasta Turín y Génova, Varese y Domodossola, Venecia y Bolonia. El metano, además de ser utilizado como combustible industrial y doméstico, se emplea en la producción de energía eléctrica (grandes centrales térmicas de Tavazzano y de Piacenza) y también como materia básica para la fabricación de resinas sintéticas y fertilizantes nítricos (industrias en Ferrara y en Rávena).

La cantidad disponible de combustibles, siempre insuficiente en su conjunto, ha ido siendo completada desde hace tiempo con la explotación de la energía

eléctrica. Como es natural, se empezó desde los Alpes; en 1914, de un total de 58 centrales hidroeléctricas, 45 se encontraban en la Italia septentrional. Después de la segunda Guerra Mundial, las nuevas centrales se instalaron en su mayoría en los Apeninos centrales y en Cerdeña, donde se han realizado obras de gran envergadura; por ejemplo, el embalse de Campo-tosto (capacidad útil de 148 millones de metros cúbicos) y la central de San Giacomo (en los Abruzzos), que tiene una potencia instalada de 145.000 kw. La importancia de la energía hidroeléctrica en Italia peninsular se desprende del hecho de que el período de máxima productividad coincide con el invierno, precisamente cuando disminuye la producción de energía en Italia septentrional, de modo que se pueden obtener compensaciones

recíprocas. De todos modos, en los Alpes es donde hay más centrales hidráulicas, entre las cuales se encuentran las tres mayores de Italia: Santa Massenza I y II, en el río Sarca, con una potencia instalada de 382.850 kw; Cimego, en el Chiese, con 229.200 kw, y Soverzene, en el Piave, con 220.000 kw.

En 1968, el total de la producción de energía hidroeléctrica fue de 44 mil millones de kwh, de los cuales un 79 % procedía de Italia septentrional; un 10 % de Italia central; otro 10 % de la meridional, y el 1 % de las islas. La producción de energía termoeléctrica se halla en rápido aumento (actualmente con más de 60 millones de kwh, superando ya a la hidroeléctrica): en las centrales térmicas se utiliza metano en gran cantidad (Tavazzano), además de los combus-



Vista aérea de la autopista que une Milán con Génova ("autopista dei Fiori"), con los viaductos que franquean el paso de Giovi, en el Apenino Ligur. Italia ocupa el segundo lugar en Europa, después de la República Federal Alemana, por la extensión de su red de autopistas: en efecto, las autopistas italianas alcanzan más de 3300 km y están en fase de ampliación. Entre 1923 y 1925 se construyó en Italia la primera autopista del mundo, que unía Milán con Varese, Como y Sesto Calende, en el lago Mayor, y cuya longitud total era de unos 80 km. (Archivo Rizzoli)



tibles tradicionales, especialmente en las proximidades de los puertos de llegada, como Génova, Venecia-Marghera y Nápoles. Hay que añadir, finalmente, la aportación nada despreciable de la energía geotérmica, proporcionada, sobre todo, por las fumarolas boracíferas de Larderello, en la Toscana.

A pesar de estos buenos resultados, en el campo de la energía, lo mismo que en el de las materias primas, Italia debe recurrir a la importación de carbón de Alemania Occidental y de Estados Unidos (cerca de 10 millones de toneladas), así como de petróleo, que adquiere en los países del Próximo Oriente (cerca de unos

90 millones de toneladas en bruto para alimentar las refineries). Pero estas importaciones cuestan casi el triple de lo que rinden las exportaciones de productos agrícolas.

Dificultades en las comunicaciones

Resulta superfluo insistir en la importancia que tiene el transporte en la industrialización de un país, pero hay que hacer resaltar también que desde el punto de vista de las comunicaciones Italia no se halla favorecida en absoluto. Por todas partes, salvo en la llanura del Po, el tráfico terrestre se halla obstaculizado por montañas y barrancos. Ello hace que, por

un lado, la construcción de carreteras y de líneas férreas sea costosa y, por otro, que la circulación resulte forzosamente más lenta. Para demostrarlo bastan unos pocos ejemplos: en los Apeninos septentrionales, de los siete puntos en que la línea férrea los cruza, seis de ellos son túneles; el túnel de la línea Bolonia-Florenza es, con sus 18.507 m, el segundo del mundo en longitud, inmediatamente después del túnel del Simplón. En Sicilia, la línea Palermo-Trapani constituye un buen ejemplo de recorrido excesivamente prolongado a causa de sus innumerables vueltas: más del 80 % de exceso respecto a la distancia en línea recta. Incluso se

La sonda petrolera "Scarabeo II", utilizada para la perforación del fondo del mar, en aguas del Adriático, es una de las mayores del mundo. Mide 106 m de altura y 97 de anchura. Es móvil, y por lo tanto puede ser trasladada a distintas zonas según las necesidades; también es semisumergible, teniendo, en el interior de sus "patas", unos depósitos en los que se introduce agua del mar que le sirve de lastre. (L. Pellegrini)

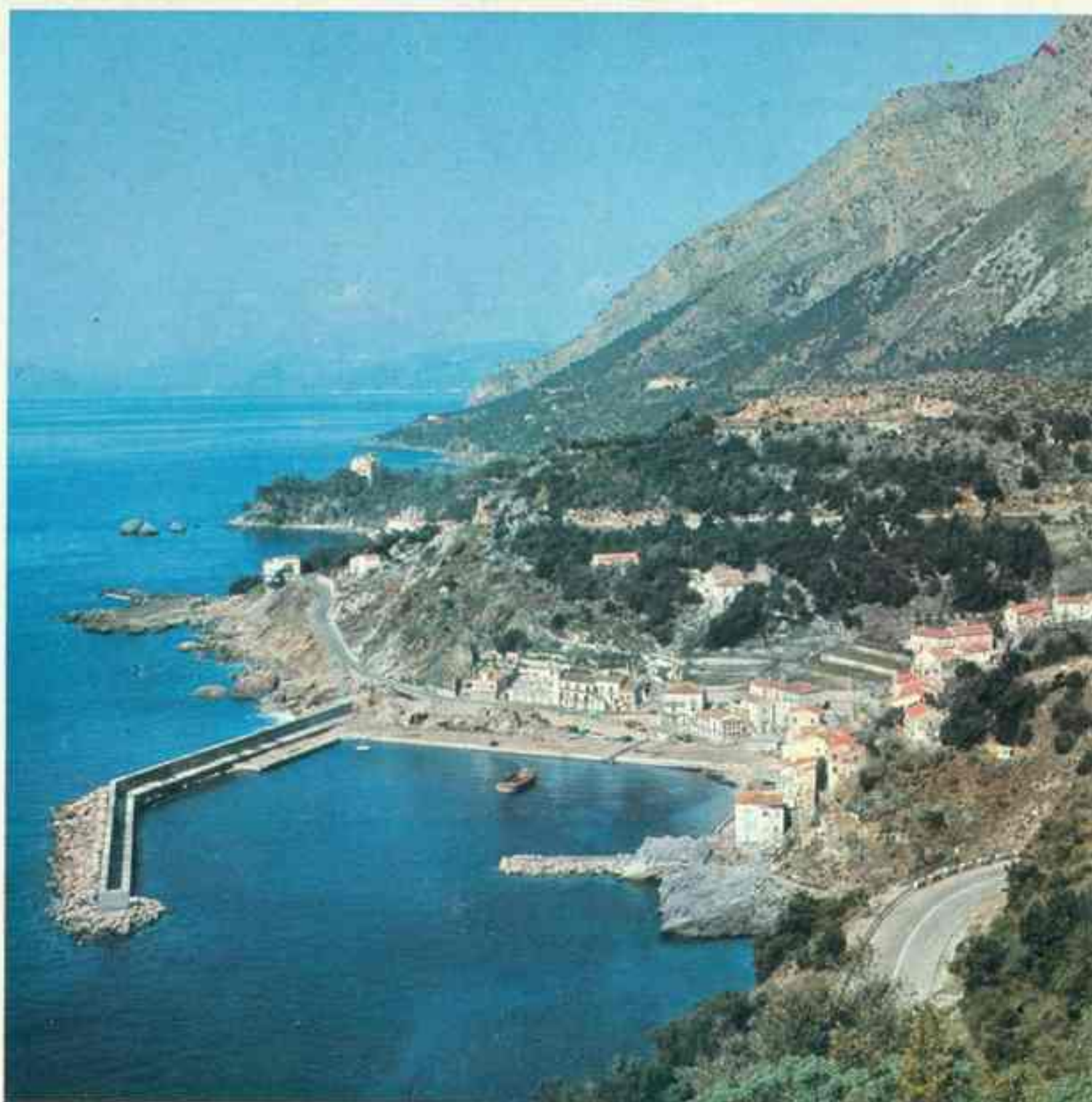


RED DE OLEODUCTOS Y GASODUCTOS EN ITALIA. En el sector petrolífero, Italia se encuentra aún en una fase de investigación; pero recientemente se ha observado que existen prometedoras perspectivas en Sicilia y en alguna localidad de los Apeninos. Más amplias son las perspectivas que ofrece el metano, en cuya extracción se han conseguido grandes progresos en el transcurso de pocos años. Una red de gasoductos, la más densa de Europa (más de 7000 km), distribuye el producto por todo el Norte de Italia, con alguna ramificación en el centro. También está muy desarrollada la red de oleoductos (casi 2000 km), algunos de los cuales van directamente a Suiza y a Alemania. En 1969 la cantidad de petróleo extraído ascendió a 1.519.914 toneladas y la de gas natural a más de 11.000 millones de metros cúbicos.

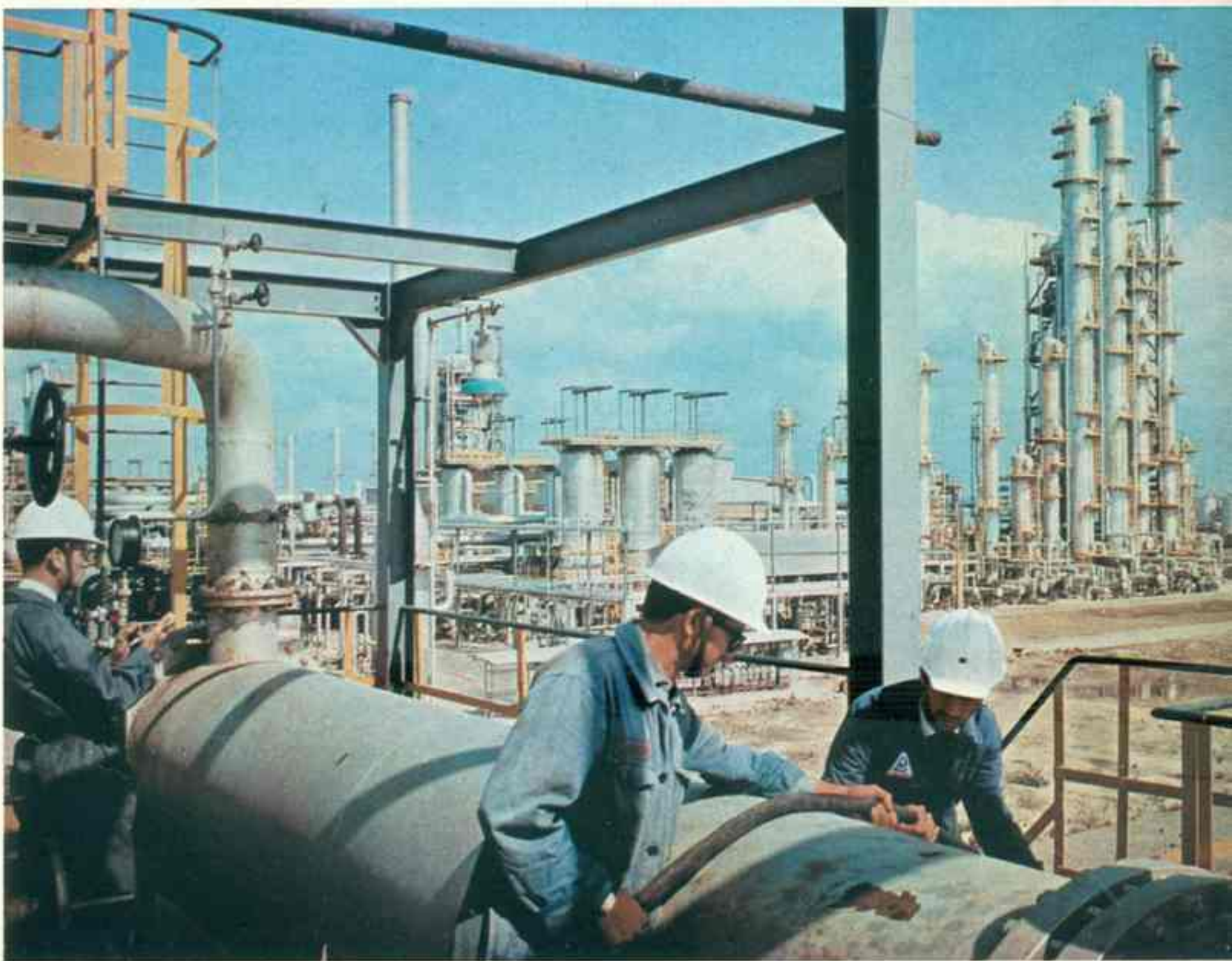
conocen como verdaderos alardes de la técnica las obras que tuvieron que realizar los ingenieros que construyeron, a lo largo de las costas rocosas, carreteras como las de la Riviera ligure, o de la costa amalfitana o del litoral tirreno de Sicilia o, en general, las carreteras de los Apeninos, constantemente amenazadas por los desprendimientos de tierras.

Los ferrocarriles italianos presentan curiosos contrastes. Es cierto que la densidad en kilómetros de la red ferroviaria es notable, pero existen todavía demasiadas líneas con una sola vía. Otro contraste consiste en que mientras la tracción eléctrica está ya bastante desarrollada (9482 km electrificados de los 20.358 de que consta toda la red), otras muchas líneas se encuentran todavía servidas por anticuadas máquinas a vapor. Por último, se da otro contraste respecto al tráfico: el movimiento de viajeros revela una notable intensidad, en tanto que el de mercancías es más bien modesto. Y este hecho resulta bastante extraño en un país que no cuenta con vías internas de navegación, y demuestra, en definitiva, que la industria prescinde de materias primas pesadas. Por otra parte, los ferrocarriles se resienten muchísimo de la competencia que les hace el transporte por carretera.

La red de carreteras ha de superar las mismas dificultades que los ferrocarriles y, lo mismo que éstos, es bastante heterogénea. Existe, desde luego, una notable diferencia entre las grandes autopistas y las carreteras municipales; si bien, por lo general, el trazado es excelente, en algunas de las carreteras provinciales (91.311 km) el pavimento es a menudo de mala calidad o de simple tierra aplanada en muchas de las municipales (149.079 km). Buenas son las carreteras estatales (40.503 km); como última modernización existe la red de autopistas, que cuenta ya con 3300 km y se halla en continua ampliación. La circulación de vehículos, poco densa hasta hace poco tiempo en comparación con la de otros países industriales, ha aumentado de una manera sorprendente en los últimos años: en la actualidad circulan en Italia más de 10 millones de automóviles, es decir, un automóvil para cada cinco habitantes (hace apenas veinte años había un automóvil para cada 90 habitantes). Hay que añadir además la gran cantidad de motos, *scooters* y ciclomotores que existen en el país. Los vehículos para usos industriales son cada vez más numerosos, debido, en parte, a la necesidad de subsanar las deficiencias de los ferrocarriles en ciertas regiones. El transporte de mercancías con dichos vehículos es muy activo gracias a los potentes autotrenes que circulan por las grandes carreteras, especialmente de noche; este transporte



Maratea, con su pequeño puerto, se extiende en las laderas del monte San Biagio y frente al mar, en el corto tramo de costa tirrénica de Basilicata y en una magnífica posición en el golfo de Policastro. Gracias al desarrollo de las carreteras, construidas a veces superando importantes obstáculos naturales, muchas zonas de la península italiana han registrado, en los últimos años, un prometedor incremento del turismo. (S.E.F.)



Instalaciones de la industria petroquímica de la Montecatini Edison, en Brindisi, la mayor fábrica de Italia; en ella se producen derivados del petróleo, fibras sintéticas, fertilizantes y antiparasitarios. Esta actividad constituye, junto con las industrias alimenticias y las aeronáuticas, uno de los mayores recursos con que cuenta la ciudad. (G. Mairani)



El paseo marítimo de Reggìo Calabria. Discurre a lo largo de la falda de las colinas que descienden del Aspromonte. La ciudad ha sido destruida varias veces por los terremotos, y por ello tiene un aspecto moderno. Es puerto de partida y de llegada de las líneas que la unen con Sicilia. (S.E.F.)

supera en un 50 % al que se hace por ferrocarril.

Italia tiene una configuración ideal para la circulación aérea interior. Por ejemplo, constituye un gran ahorro de tiempo para un industrial milanés tomar el avión hacia Palermo, en lugar de recorrer en tren o en coche toda la península. No obstante, a pesar de que la aviación civil italiana es muy moderna, los desplazamientos aéreos en el interior del país son todavía relativamente poco numerosos. En compensa-

ción, y debido a su situación, Italia constituye una escala aérea internacional de primera magnitud, sobre todo entre Europa occidental y Oriente Medio. El aeropuerto "Leonardo da Vinci", de Roma-Fiumicino, es el más activo de Italia y el tercero de Europa, después de los de Londres y París: su actividad de tránsito representa las tres quintas partes del tráfico aéreo del país, que alcanza un total de más de 6 millones de pasajeros de llegada y otros tantos de partida, y 950.000 quin-

tales métricos de mercancías cargadas y 650.000 de mercancías descargadas.

La vocación marinera de Italia tuvo su momento más brillante en la época de las Repùblicas marítimas, pero siempre se ha mantenido viva a través de los siglos y ha proporcionado al país considerables ventajas. Actualmente, la flota mercante italiana es la séptima del mundo, con un desplazamiento bruto de 6.863.625 toneladas. En el movimiento total de los puertos italianos, el cabotaje ocupa un lugar preeminente: el 40 % del tráfico mercante y el 91 % del movimiento de pasajeros. Las líneas de navegación que unen Italia con países extranjeros realizan, en cuanto a las mercancías, una función esencialmente importadora. El primer puerto de Italia, por su movimiento comercial (sobre todo de arribo), es Génova, con 38 millones de toneladas en 1968; vienen luego Trieste (17 millones de tn), Augusta (11 millones de tn), Nápoles (8 millones de tn) y La Spezia (8 millones de tn). El tráfico relacionado con el petróleo tiene una importancia fundamental en el movimiento general de todos esos puertos. El puerto de pasajeros por excelencia es Nápoles (con 1.263.000 pasajeros embarcados o desembarcados en 1968), verdadera puerta de salida de los emigrantes hacia América del Sur y Australia. A gran distancia se sitúan Génova, Trieste y las terminales de las rutas nacionales de navegación: Civitavecchia, Piombino, Olbia, etc.

Vista del golfo de La Spezia. Su puerto, que en otro tiempo fue una importante base naval, tras las destrucciones sufridas durante la segunda Guerra Mundial, inició amplias actividades comerciales, contruyéndose en él silos para cereales y nuevas refinerías. Cuenta con unos importantes astilleros y un arsenal, dotados del más moderno material para la reparación y construcción de buques. (S.E.F.)



El excedente de mano de obra

Italia no es ciertamente un país en el que la naturaleza haya favorecido el desarrollo de las actividades industriales. Es por ello por lo que cabe preguntarse cómo ha conseguido la industria tan notable desarrollo. La explicación es sencilla: a semejanza del Japón, Italia se halla literalmente condenada a industrializarse ante la necesidad de dar trabajo a una mano de obra sobreabundante. De esta circunstancia derivan numerosas consecuencias de carácter económico y social.

Es evidente que 8 millones de obreros son muchos cuando no se dispone de materias primas; por otra parte, esta cifra está destinada a aumentar, debido al incremento natural de la población y, sobre todo, a la atracción que ejercen las ciudades industriales sobre la masa de la población rural que, por lo menos en lo que se refiere a las generaciones jóvenes, abandona el campo cada vez con más frecuencia y en número siempre mayor. Un inconveniente importante es la existencia de una numerosa mano de obra no cualificada que, durante cierto tiempo, se ha trasladado alternativamente del campo al taller y de éste al campo, según las ofertas de trabajo, y que ahora, debido a la expansión industrial de los últimos años, se ha establecido con carácter fijo en el taller, pero sin haber conseguido una especialización o una capacitación específica en sus nuevas tareas.

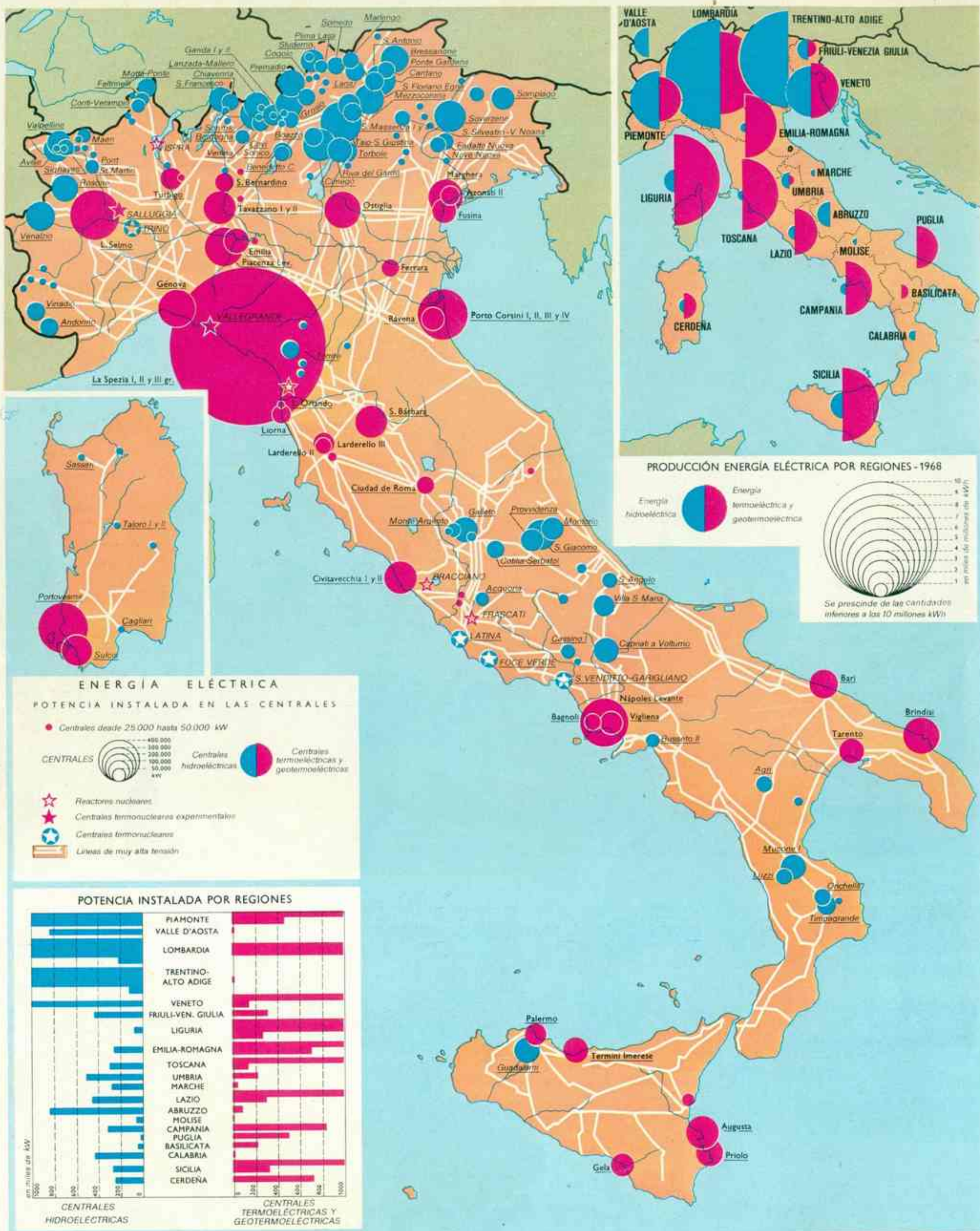


Elaboración artesana de la cerámica en Faenza, actividad de antiquísima tradición (siglo XIV). La cerámica producida en Faenza logró gran fama y el nombre de la ciudad, adaptado a diversas lenguas, se utiliza ahora en otros países, como España, Francia, Inglaterra y Alemania, para designar toda la cerámica semejante a la de esta población italiana. La pasta está compuesta por caolín, cuarzo y caliza, y los objetos, después de una primera cocción, se recubren con un barniz especial, se decoran a mano y, finalmente, se someten a una nueva y definitiva cocción. (F. Casatello)

Para explicar todo esto es preciso retroceder al periodo de la posguerra, cuando el número de desocupados, especialmente en la industria, era muy elevado, y hubiera sido todavía mayor si los patronos hubiesen podido actuar ciñéndose a normas de puro rendimiento. Pero, los sindicatos por una parte y el gobierno por otra, preocupados justamente por salvaguardar el equilibrio social, obstaculizaron adrede los despidos, de tal modo que las fábricas se vieron obligadas a absorber un personal excesivo y en parte inútil. Si este sistema tenía su justificación desde el punto de vista social, era en cambio desastroso desde el punto de vista económico, ya que hacía aumentar notablemente los costes de producción, ya de por sí altos debido a la escasez de materias primas; y luego, por otro lado, frenaba el proceso de modernización de las técnicas y de las instalaciones, pues ello habría comportado una reducción de la mano de obra y en consecuencia un aumento del número de obreros en paro.

Este exceso de mano de obra ha tenido repercusiones inevitables en la estructura de las industrias, pero, sobre todo, ha impedido o entorpecido el proceso de con-

Panorama de l'Aquila, ciudad de los Abruzzos. Situada en una altura, al pie del Gran Sasso, es un notable centro agrícola y artesano. En el pasado fue, después de Nápoles, la ciudad más importante del reino angevino. Su monumento más característico es la "Fontana delle 99 cannelle" (Fuente de los 99 caños), que se remonta al siglo XIII y que, según la tradición, simboliza los 99 castillos que fueron su origen. (S.E.F.)

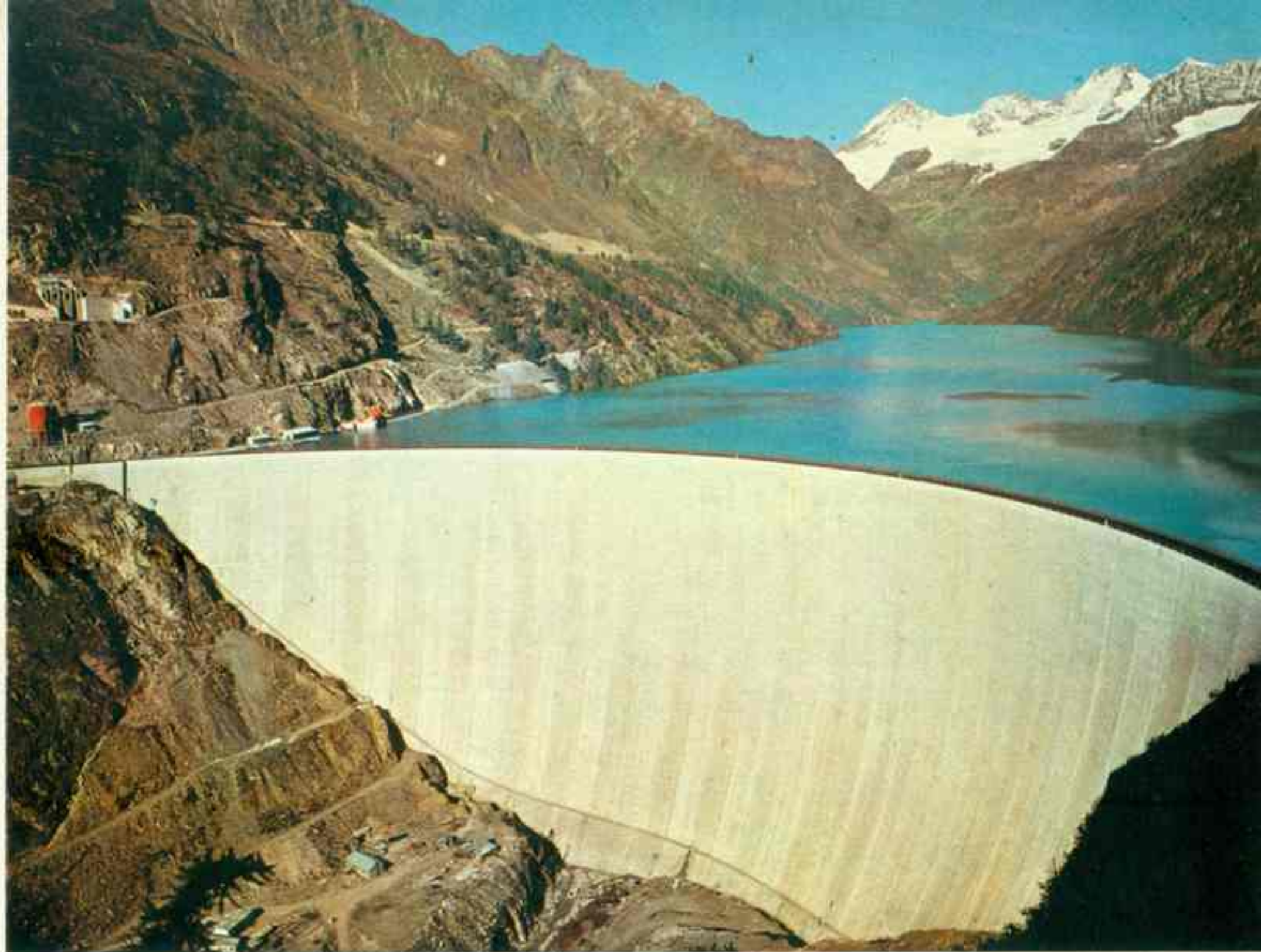


PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN ITALIA. Las disponibilidades hídricas del Norte de Italia, unidas a la presencia en dicha zona de las mayores industrias consumidoras, han hecho que en esta región sean más numerosas las centrales hidroeléctricas. La producción de energía hidroeléctrica fue de 41.000 millones de kw/h en 1969 (el 79 % en Italia septentrional, con puntos máximos de casi 11.000 millones en Lombardía y de más de 9.000 millones en el Trentino-Alto Adigio). En los últimos años se ha conseguido un gran aumento en la producción de energía térmica (más de 60.000 millones de kw/h en 1968). La energía geotermoelectrica se produce sobre todo en Larderello. Las centrales nucleares se encuentran en Saluggia (Vercelli), ésta en período experimental, Foe Verde (Latina) y San Vendito-Garigliano.

centración industrial; en efecto, mientras en los países europeos más desarrollados la industria se ha desvinculado de la artesanía, en Italia la fábrica no ha suprimido todavía al taller. Es especialmente significativo en ese aspecto la existencia de una numerosa artesanía, si bien a menudo están vinculadas a ella muchas actividades de tipo agrícola que complementan los escasos recursos de las familias campesinas. La verdadera artesanía se halla representada por un millón de personas, entre cuyas actividades figuran el trabajo de soplar el vidrio (Venecia-Murano), trenzar la paja (Toscana, Cerdeña), tejer la lana (Apulia), trabajar el cobre (Abruzzo), etc. Puesto que sus gastos generales son reducidos, estos artesanos pueden producir objetos de relativo valor a bajo precio. Pero también la propia industria ha estado siempre poco concentrada, salvo en algunos sectores. Es cierto que existen grandes centros industriales, con frecuencia bien equipados, pero son relativamente pocos: las fábricas con más de 500 obreros sólo ocupan una tercera parte de la mano de obra manufacturera. En cambio, predomina la pequeña y mediana industria: el 28 % de los obreros manufactureros trabaja en fábricas con menos de diez personas, lo cual constituye también un freno para el rendimiento, del que derivan unos costes más bien altos para los productos acabados.

Otro factor cuya importancia no debe olvidarse es el crédito. En Italia existen dificultades para conseguir dinero, por lo menos a un tipo de interés razonable. El nivel relativamente bajo de la renta individual, unido al alto coste de la vida, hacen que el italiano medio, aun cuando sea frugal, no sienta ningún interés por el ahorro. Y, por lo tanto, al ser la masa del ahorro insuficiente, el tipo de interés es elevado, lo que determina un aumento de los costes de producción y de los precios de venta.

Por último, también es necesario tener en cuenta otros dos hechos. En primer lugar, el gobierno asigna a la industria importantes cometidos en materia de abastecimientos y, mediante una vasta política de inversiones, introduce artificialmente capitales en el circuito económico. En segundo lugar, aunque la gran industria no sea todavía predominante, es preciso reconocer que su estructura financiera está bastante concentrada. Grupos como la Fiat (automóviles), la Montedison (productos químicos), la Pirelli (goma) y la Marzotto (tejidos) reúnen todas las características del capitalismo moderno. Añádase a esto la presencia de una fuerte industria con capital estatal o mixto, estatal-privado, organizada de un modo eficiente y moderno, y que ejerce una in-



fluencia decisiva en determinados sectores clave: el metalmecánico (Finsider), el de construcciones navales (Fincantieri), mecánico (Finmeccanica), de hidrocarburos (ENI) y de la energía eléctrica (ENEL), entre los más destacados.

La estructura económica de la industria italiana revela un cierto retraso respecto a otros países, tales como Alemania y Gran Bretaña, pero también manifiesta una clara tendencia a realizar rápidos progresos. Mientras tanto, desde hace algunos años, el paro ha experimentado una fuerte disminución, hasta tal punto que, en la actualidad, a casi nadie le falta un puesto de trabajo. La expansión de las actividades industriales, que ha dado lugar a que se hablara de un milagro económico italiano, por analogía con el alemán, ha determinado la absorción de la mano de obra disponible en su propio lugar de origen y asimismo la demanda creciente, en las zonas industriales, de masas de asalariados procedentes de otras regiones: el movimiento migratorio del Sur hacia el Norte y, en general, desde las regiones agrícolas a las industriales, ha adquirido tal magnitud que en algún caso ha creado notables dificultades, ya que las ciudades del Norte no tienen capacidad para asegurar a toda esta ingente masa de inmigrantes el alojamiento y todos los demás servicios indispensables.

Pero la gran demanda de mano de obra y los aumentos de salarios, que son su consecuencia inmediata, han dado lugar a un aumento del consumo y, paralelamente, de los precios. Si la expansión del consumo, en especial el de bienes durables

(como el automóvil, la moto y los electrodomésticos), ha actuado de resorte para la industria, hay que reconocer, no obstante, que si dicha expansión no está debidamente regulada puede convertirse en una de las causas de la subida de precios, luego de la de los salarios y, en un último análisis, de la incapacidad de las empresas para autofinanciarse. Por ello, una gran parte del dinero que antaño se destinaba a nuevas inversiones productivas, actualmente, al pasar a manos de personas que acaban de alcanzar un manifiesto bienestar económico, suele ser empleado en cualquier tipo de consumo. Además, siendo la cantidad de bienes disponibles inferior a la demanda, los precios aumentan, el poder adquisitivo de la moneda disminuye, desaparece la plusvalía de los salarios y se reanudan las presiones para nuevos aumentos, en una cadena de dificultades de difícil solución.

Las florecientes industrias del Norte

Quizá en ningún otro país de Europa se halla la industria tan localizada como en Italia. El Norte, que engloba el 45 % de la población total, absorbe más del 60 % de la mano de obra y el 68 % de las inversiones industriales.

En realidad, por Norte se entiende, sobre todo, las regiones noroccidentales del país. La región de industrialización más antigua se sitúa al pie de los Alpes. Los factores decididamente favorables para esa industrialización fueron, en un principio, la abundancia de lana, más tarde la producción local de seda y, por últi-

La presa del embalse de Place Moulin, en el valle de Aosta, es una de las mayores de Italia, del tipo de arco y de una altura de 146 m. Las mayores presas del país son las de Alpe Gera (Sondrio), de 175 m de altura; la de Spicheri (Trento), que mide 156,5 m y la de Santa Giustina (Trento) de 152,5 m de altura. (E. Dulevant)

El paseo marítimo de Trieste. Situada a los pies del kars, que circunda como un bastión su golfo, Trieste es una ciudad portuaria que conserva interesantes monumentos romanos, medievales y neoclásicos. Después de la segunda Guerra Mundial se constituyó el territorio libre de Trieste, dividido en una zona A, bajo la administración italiana desde 1954, y otra zona B, que depende de la administración yugoslava. Esta situación ha impedido que la ciudad pudiera tener un traspais adecuado al movimiento de su puerto. (Titus)



mo, la aportación de la energía hidroeléctrica alpina. Desde el Piamonte al Véneto occidental se extiende una zona de activas manufacturas. Biella proporciona las tres quintas partes de las lanas italianas; en los valles de Brescia, Vincenzo y Valdarno se trabaja tanto la lana como el algodón. Como es la capital de la seda, aunque hoy día se ha reducido a un mínimo la producción de seda natural, sustituida por las fibras artificiales. No lejos de Turín, en Pinerolo, se construyen vagones; en Villar Perosa cojinetes de bolas, en Ivrea máquinas para oficina y, en el interior de la región montañosa, en el Valle de Aosta, se levantan los altos hornos cerca de los yacimientos de hierro de

Cogne y no lejos del carbón de La Thuile, en una conjunción altamente favorable en relación con el transporte de materias primas.

Entre el Ticino y el Adda se encuentra el área industrial más importante de Italia, que gravita en torno a Milán y se extiende hacia el Norte, hasta la depresión de los lagos prealpinos. Milán tiene sus orígenes en el comercio: en la Edad Media era el punto donde fluía todo el tráfico transalpino con los países germánicos, y en ella se tejía la seda y se fabricaban armas. Actualmente Milán es la capital económica de Italia y la segunda ciudad, después de Roma, por el número de habitantes (1.700.000 en enero de 1970); es

una metrópoli moderna, al estilo de las de Europa central, con un dinamismo que abarca cualquier tipo de actividad: no es exagerado afirmar que en sus alrededores se encuentran representadas todas las industrias. La ciudad se distingue por la industria mecánica y electrotécnica, así como por la textil. La mayor parte de las instalaciones industriales, después de abandonar sus primitivos edificios en el centro, se han trasladado a la periferia, instalándose, por lo general, a lo largo de los ejes de expansión de la ciudad y en correspondencia con las grandes carreteras que salen de ella en forma radial. El eje más importante es, sin duda, el que va a Sesto San Giovanni y a Monza. Aquí la industria milanese ha producido su máximo esfuerzo y ha construido complejos enormes, como las fábricas de Pirelli, Breda, Marelli y las fundiciones de acero lombardas Falk. Sesto San Giovanni es un centro siderúrgico que abastece la industria mecánica pesada; Monza produce tejidos y sombreros, así como las más variadas construcciones mecánicas, en particular electrodomésticos. En la parte oriental, Lambrate ha experimentado un notable desarrollo con la producción de automóviles y motos y por sus industrias gráficas.

Pero es, sobre todo, en la alta llanura, al Norte de Milán, donde la industria ha transformado el paisaje, con la formación de la más densa aglomeración de centros fabriles. Busto Arsizio, Legnano y Gallarate constituyen el núcleo de un distrito algodónero a lo largo del curso del Olona, contando asimismo con numerosas industrias metalmecánicas. En Saronno se construyen vagones y maquinaria; Rho cuenta con grandes refinerías; en Desio y Arese se construyen automóviles; Cesano



LAS MINAS E INDUSTRIAS DE ITALIA SEPTENTRIONAL. Después de la eléctrica, la principal fuente de energía de esta zona de Italia es el metano, extraído en el valle del Po; en cambio, tienen poca importancia la extracción de petróleo y de minerales metalíferos. A pesar de la falta de materias primas, en esta zona se encuentran los más importantes centros industriales del país. Desde las antiguas industrias textiles, que se fueron desarrollando gracias a la abundancia de la lana y, más tarde, de la seda, han experimentado un gran incremento todos los demás sectores de la industria; en especial la siderúrgica, metalúrgica y mecánica han alcanzado un enorme desarrollo. La industria química ha conseguido alcanzar uno de los más altos niveles de Europa. Asimismo han experimentado una evolución notabilísima las industrias alimentarias (sobre todo en el Véneto, Lombardía y Emilia-Romagna) y la artesanía.



Maderno es un centro de la industria química. Al Sur de Milán destacan algunos centros de notable importancia, como Vigevano (la "capital" del calzado) y Pavia (máquinas de coser).

De antigua tradición manufacturera son Bérgamo y Brescia (tejidos y mecánica). El descubrimiento de gas metano en la "Bassa" cremonesa y en Cortemaggiore (Piacenza) ha constituido una base energética de decisiva importancia para el reciente desarrollo de la industria lombarda, que tiene ante sí el más halagüeño porvenir.

El extremo occidental de la zona industrial del valle del Po está representado por Turín. A diferencia de Milán, la vieja capital inició más bien tarde su actividad industrial; por otra parte, no se encuentra en el centro de una vasta zona industriali-

zada. Sus actividades se centran en la seda artificial, los productos alimenticios, la confección y, principalmente, los automóviles: la casa Fiat tiene una plantilla de 140.000 empleados y una producción anual de más de un millón y medio de vehículos, en una amplia gama que va desde el coche utilitario a los grandes camiones de transporte.

El ala oriental de las industrias de la llanura del Po se reduce a actividades de tipo diverso, desarrolladas en viejas ciudades históricas y capitales administrativas, como Verona y Padua; pero surgen también algunos centros textiles de importancia nacional, como Valdagno y Vicenza. En Venecia, puerto de llegada de materias primas, se transforma (en el suburbio industrial de Porto Marghera) una buena parte de las mismas, especialmente

carbón, petróleo y muchos minerales, y se produce, gracias a la energía eléctrica de los Alpes, aluminio, carburo y aceros especiales. Nuevas y grandes industrias electromecánicas han surgido en los últimos decenios en Pordenone, en el Friule. Trieste, con sus refinerías de petróleo, sus grandes astilleros y sus fábricas de conservas alimenticias, se integra en el circuito productivo italiano, pero, como puerto comercial, acusa la falta de traspais y rinde mayor utilidad a la Europa danubiana.

A pesar del obstáculo que representa la cordillera apenina, Génova es un puerto de abastecimiento de la zona septentrional; las mercancías, apenas desembarcadas y gracias a una buena red de comunicaciones ferroviarias y por carretera, son inmediatamente absorbidas por la indus-

Vista aérea de las fábricas Fiat-Mirafiori, en Turín. Esa empresa, la mayor industria del automóvil de Italia, fundada en 1899, produce automóviles, camiones, autobuses, filobuses, material ferroviario y aeronáutico, así como motores para embarcaciones y tractores agrícolas. Directa o indirectamente, esta empresa está relacionada con la industria del automóvil en Francia, España, Rusia, Yugoslavia y otros países. (E. Dulevanti)

tria del valle del Po. Como en todos los grandes puertos, muchas de las materias primas son elaboradas *in situ* a su llegada: desde Sestri Ponente a Génova, pasando por Cornigliano y Sampierdarena, las fábricas se suceden una al lado de otra a lo largo de 12 km de costa: son fundiciones de acero, astilleros, fábricas de productos químicos, refinerías, etc. Hacia el Oeste, en Savona, Imperia y Albenga, los talleres disputan el espacio a la floricultura.

Por último, cabe citar las ciudades emilianas, que se extienden a lo largo de la línea de contacto entre la llanura y los Apeninos, pues no sólo cuentan con florecientes industrias de la alimentación, sino también con talleres de construcciones mecánicas (Parma, Reggio, Módena, Bologna), en vías de expansión gracias a la abundancia de metano; con grandes refinerías y con fábricas de productos químicos (Cortemaggiore, Fiorenzuola, Rávena).

Insuficiencia de la industria peninsular

En contraste con el Norte, que ofrece el espectáculo de regiones enteramente ocupadas por las industrias, la Italia peninsular presenta tan sólo diversos núcleos industriales aislados y sin relación entre unos y otros.

En la zona central, algunas de estas industrias son una herencia del pasado, como las fábricas de herramientas de Tos-

cana, la elaboración de la lana en Prato, las fábricas de papel de Fabriano y las construcciones navales de Livorno. De origen reciente es la industria química de Pisa, de Livorno y de Rosignano; la metalurgia pesada de Piombino y la electro-metalurgia y las construcciones mecánicas de Terni. Son todavía posteriores las industrias electroquímicas de Bussi, a orillas del río Tirino, en el corazón de los Abruzzos; las industrias farmacéuticas de Roma y las numerosas industrias de la madera y de materias plásticas surgidas en el valle del Liri, cerca de Frosinone.

En cambio, y en una extraña paradoja, es en la Italia meridional, en Nápoles precisamente, donde se encuentra el distrito industrial más importante de la península. En largos trechos de las orillas del célebre golfo se levantan numerosos establecimientos industriales: astilleros de Castellammare, industrias conserveras y de pastas de Torre Annunziata, fábricas de productos químicos de Portici y refinerías de petróleo de la misma Nápoles (zona de la autopista); en los dos extremos se encuentran los altos hornos de Bagnoli (Ilva) y las hilaturas de Salerno. Se debe en gran parte a estas industrias el hecho de que, desde el punto de vista económico, la zona de Nápoles ocupe el cuarto puesto en Italia después de las de Milán, Turín y Roma.

En el resto del Mediodía no existen regiones industriales, sólo núcleos de reciente industrialización, como, por ejemplo, algunas industrias químicas y refinerías,

industrias alimentarias relacionadas con la producción agrícola (aceite, vino), ciertas fábricas de cemento, etc. No obstante, en los últimos años se ha puesto en marcha, en el Sur, un prometedor proceso de industrialización, circunscrito — como se ha dicho — a zonas estrechamente delimitadas, pero que pueden constituir el germen de un desarrollo futuro. Entre esas zonas destaca Tarento, especialmente en el campo de la siderurgia; así como Bari, Brindisi, etc. Ha sido también un factor determinante el descubrimiento de campos metaníferos en la Capitanata, en Tramutola y, principalmente, en Ferrandina (Basilicata). En nuevos recursos del subsuelo se basa a su vez el desarrollo industrial de algunos centros sicilianos, como Gela, Ragusa y Augusta. Los centros de refinación de minerales en Cerdeña permanecen dentro de sus tradicionales límites de desarrollo, de acuerdo con la modestia de los yacimientos.

Hay que recurrir una vez más a los acontecimientos históricos para explicar el fuerte desequilibrio existente en el campo industrial entre el Norte y el Sur de Italia. En efecto, en el siglo XIX, antes de producirse la unidad nacional, en la península había numerosos focos industriales, antiguos pero todavía en pleno rendimiento. Mas al realizarse la unidad, que fue desde luego obra del Piamonte, las circunstancias volviéronse a favor del Norte, el cual — partiendo de bases no faltas de importancia, pero tampoco excepcionales — pudo industrializarse rápidamente, en tanto que el resto de los centros industriales de la península, generalmente descuidados por el gobierno, iban languideciendo. Tan sólo en los últimos veinte años, y especialmente en el periodo 1967-1970, se han establecido determinadas normas para intentar superar las diferencias que existen entre las zonas del Norte y del Sur. Sin embargo, la cuestión meridional se encuentra todavía lejos de hallarse resuelta.

El déficit de las exportaciones

Dada la notoria escasez de materias primas y la abundancia de mano de obra, se comprende que las industrias italianas eviten todas las actividades que exijan grandes cantidades de aquellas materias y poca intervención del trabajo del hombre: en efecto, la industria extractiva y la metalurgia primaria sólo representan el 11 % de la renta global de las industrias. En cambio, las industrias de transformación (alimentarias, mecánicas, químicas, textiles y de la confección) representan la mayor parte de dicha renta. Precisamente las exportaciones, de las que cuatro quintas partes consisten en productos manu-

Tarento: el castillo aragonés, en la Città Vecchia, construida sobre una isleta, que, mediante un puente giratorio, se une a la Città Nuova, situada en tierra firme. El puente fue reconstruido en 1958, accionado mediante motores eléctricos, puede abrirse por su parte central y dar paso a los buques. La ciudad jónica encierra un espacio de mar, el Mar Piccolo (Mar Pequeño), que se comunica con el exterior (Mar Grande) a través de canales. Tarento fue antaño una de las ciudades más florecientes de la Magna Grecia y actualmente es el más importante centro de cría de mariscos y ostras de Italia. (S.E.F.)





tacturados, son el reflejo fiel de esta estructura industrial. Entre las mercancías exportadas, ocupan el primer puesto la maquinaria y aparatos de todo tipo, a los que hay que añadir los aparatos de precisión (especialmente máquinas de escribir y calcular), automóviles y motocicletas; en particular se trata de motores eléctricos exportados a Francia, de máquinas textiles vendidas a Estados Unidos y a Brasil y de automóviles enviados a los países de Europa centroseptentrional. El saldo activo no es muy importante debido a que estas exportaciones se ven contrarrestadas por la importación de una cantidad no muy inferior de otros muchos productos. La industria química ocupa una buena posición, produciendo derivados de la destilación del petróleo y del carbón, y una notable cantidad de ácido sulfúrico, abonos nitrogenados, medicamentos y sulfato de cobre. Ocupan siempre un lugar ventajoso los productos tex-

tiles y de la confección, exportados por un valor seis veces superior al de las respectivas importaciones, además de los tradicionales tejidos de seda y de lana. Italia produce también gran cantidad de tejidos de algodón y de fibras artificiales, siendo los principales compradores los países de Oriente Medio, India, Pakistán y los países de África austral.

Sin embargo, a pesar de los progresos realizados, la balanza comercial sigue señalando un déficit constante, más grave para los productos industriales que para los de la industria alimentaria. Una cierta compensación a este desequilibrio la proporcionan las divisas que dejan los turistas y las que aportan los emigrados: unos treinta millones de extranjeros visitan todos los años Italia para admirar sus hermosos paisajes y sus célebres ciudades-museo. Los nombres de Venecia, Nápoles y Capri son conocidos en todo el mundo; las ruinas de Pompeya, por ejemplo, son

visitadas por más de medio millón de personas al año. En total más de un billón de liras entran por diversos conceptos en Italia. Pero las posibilidades en este campo no son debidamente explotadas: por ejemplo, el Mediodía, salvo las localidades ya tradicionales en ese aspecto, carece del equipo necesario para sentar las premisas del desarrollo del turismo en masa que, en estos últimos años, se ha dirigido hacia las playas del Sur.

La presión demográfica

A la luz de todo cuanto se ha dicho, Italia no aparece tan pobre como algunos creen; sin embargo, en el fondo de todos los problemas se encuentra siempre el de la superpoblación. Puesto que el índice de mortalidad ha ido disminuyendo, hasta llegar a ser inferior, por ejemplo, al de Francia (en tanto que la natalidad disminuye mucho más lentamente), el creci-

Plaza de la Victoria, en Génova: en el centro se levanta el arco dedicado a los muertos en la guerra. Ciudad pintoresca, con sus edificios erigidos sobre abruptas pendientes en descenso hacia el mar y con calles estrechísimas en su parte antigua, Génova, desde 1926, ha ido anexionando a su territorio diecinueve municipios cercanos. De este modo se ha formado la Gran Génova, aglomeración urbana que se prolonga a lo largo de más de 30 km junto a la costa. Su activo puerto es el mayor de Italia y disputa a Marsella la primacía del Mediterráneo. (S.E.F.)



Vista aérea del estrecho de Mesina desde la costa calabresa. Al fondo se encuentra la ciudad de Mesina, con su puerto protegido por una península en forma de hoz. Extendida al pie de los Peloritani, Mesina es el puerto que une la isla de Sicilia con el continente mediante servicios de ferry-boat, transbordadores y hovercraft. El estrecho de Mesina se caracteriza por sus fuertes corrientes de marea y contracorrientes laterales que, en el pasado, hacían que la navegación por sus aguas fuera muy peligrosa. Existe un proyecto para construir un puente que salve el estrecho en el punto de menor anchura (3 km aproximadamente). (Arch. Rizzoli)

miento vegetativo anual se ha mantenido alrededor de las 400.000 personas. Durante la primera mitad del siglo, la población italiana aumentó en un 44 %. Actualmente viven en Italia 54 millones de personas en 301.000 km². La densidad media se calcula alrededor de los 180 habitantes por km², frente a 92 de Francia y 65 en España; y si bien las zonas montañosas son poco pobladas, hay treinta y dos provincias, situadas en su mayor parte en tierra llana o junto al mar, con una densidad superior a los 200 habitantes por km². La primera consecuencia de ello es la abundancia de mano de obra en las regiones con poca industria y los movimientos migratorios hacia áreas industriales bien delimitadas. El nivel de vida se ha elevado sensiblemente en los últimos años y ha mejorado el régimen alimenticio; también ha aumentado el volumen de las adquisiciones de bienes de consumo, especialmente de bienes durables, pero, en su conjunto, las mejoras no están uniformemente distribuidas y siempre hay amplias zonas en las que el exceso de población obliga a la juventud a emigrar al extranjero o hacia las regiones industriales del Norte, en busca de unas oportunidades que sus lugares de origen no les pueden ofrecer.

En efecto, durante mucho tiempo, la emigración, dirigida principalmente hacia los Estados Unidos, fue una válvula de seguridad para la excesiva presión demográfica, salvo durante el breve período

del imperio, cuando el fascismo trató de encontrar un remedio mejor con la colonización de las extensas tierras africanas conseguidas después de la conquista de Etiopía. Actualmente Italia ha reanudado una política de emigración moderada, sobre todo hacia los países de Europa occidental, donde se siente mayor escasez de mano de obra, y ha inaugurado una serie de profundas reformas estructurales. Tras la ley de reforma territorial, en 1950, fueron expropiados, mediante la correspondiente indemnización, vastos latifundios, y luego, previa parcelación, estos terrenos fueron distribuidos a los campesinos para su cultivo mediante el pago de un pequeño canon, pasando, al cabo de cierto número de años, a ser propiedad definitiva de sus actuales ocupantes.

El esfuerzo ha sido enorme, pero fragmentario y falto de coordinación, por lo cual el país ha continuado desarrollándose con un ritmo desigual y no han sido atenuados los desequilibrios entre las regiones adelantadas y las atrasadas. En resumen, ha faltado, por una parte, una visión global de las exigencias de desarrollo y un determinado orden de prioridades en las inversiones y en la valoración de los recursos, y, por otra, ha faltado también una iniciativa local autónoma, capaz de subsanar las deficiencias de la administración central y de los grandes complejos privados, los cuales, salvo alguna excepción, se han mostrado reacios a tomar la iniciativa tan necesaria para la

industrialización de las regiones más atrasadas.

Por ello, se ha puesto de manifiesto una doble exigencia: programar de manera orgánica la expansión económica, con la definición, en el ámbito nacional, de una serie de prioridades que deberían ser realizadas, en parte, con iniciativas directas de las empresas públicas (IRI, ENI) y, en parte, con una política de incentivos a la industria privada; y al mismo tiempo aumentar, en el ámbito del plan de desarrollo global, el poder de iniciativa y de impulso que cada una de las regiones italianas pueda desarrollar.

La primera exigencia ha encontrado su expresión en el llamado "proyecto ochenta" (*progetto ottanta*) que, si bien no fija de modo coercitivo y vinculante horizontes de producción y asignaciones de fondos, indica con claridad las opciones necesarias para conseguir, dentro del marco de un desarrollo armónico de todos los recursos nacionales, un acercamiento entre el Norte y el Sur y entre las áreas industrializadas y las rurales. A la segunda exigencia responde la puesta en vigor del ordenamiento regional, iniciado en 1970, con la concesión a todas las regiones de una notable autonomía en sectores administrativos y económicos que siempre habían sido competencia del Estado. Esta ordenación ha sido considerada como un medio muy acertado para estimular las iniciativas locales, que durante tanto tiempo han permanecido aletargadas, tanto por falta de capitales como por la lentitud de los engranajes de la burocracia.

Así, pues, una nueva programación centralizada y una fuerte iniciativa local bien dirigida deberán sustentarse e integrarse mutuamente, promoviendo un rápido progreso del país en todos los órdenes y actividades, orientándolo hacia una utilización más equilibrada y rentable de sus muchos recursos y hacia la supresión de las diferencias económico-sociales mantenidas durante demasiado tiempo.

BIBLIOGRAFIA

Merlini, G.: *Le regioni agrarie in Italia*, Bologna, 1948. - Gribaudi, D.: *Geografia dell'energia elettrica in Italia*, Turin, 1953. - Birot, P.: *L'Italie méditerranéenne* en P. Birot y J. Dresch, "La Méditerranée et le Moyen Orient", Paris, 1953. - Milane, F.: *L'Italia nell'economia delle sue regioni*, Turin, 1955. - Di Pasquantonio, F.: *Le fonti di energia in Italia*, Roma, 1957. - Mori, A.: *L'Italia nei suoi caratteri antropogeografici*, Pisa, 1958. - Barbieri, G.: *I porti d'Italia*, Nápoles, 1959. - Almagia, R.: *L'Italia*, Turin, 1960; *Le regioni d'Italia*, Turin, 1960-1965. - Principi, P.: *I terreni italiani*, Roma, 1961. - Sestini, A.: *Il paesaggio*, Milán, 1963. - Migliorini, E.: *La terra e le sue risorse*, Nápoles, 1963. - Forte, F.: *Introduzione alla politica economica*, Turin, 1964. - A. V.: *Italia 1966, Annuario della politica, dell'economia e della cultura*, Milán, 1966. - *Annuario statistico italiano*, Roma, 1970.



Arriba: vista aérea de Monreale; en la provincia de Palermo; en el centro se observa uno de los conjuntos arquitectónicos más bellos de la Edad Media siciliana, constituido por la catedral, el convento y el Palacio Real. La catedral (1172-1185), construida por artífices árabes, se mantiene casi intacta, conservando los notables grupos murales que culminan con la imagen del "Pantocrator", el Cristo bendiciendo. A la derecha de la iglesia aparece el claustro, que se remonta a la misma época, con sus arcos trabajados en mosaico o en relieve y sostenidos por 228 columnas de indiscutible elegancia y fantasía. Del convento y del Palacio Real sólo quedan las ruinas. A la derecha: la catedral de Palermo, erigida en el siglo XII y restaurada en el XIII, el XIV y, sobre todo, a fines del XVIII. Situada en el golfo homónimo del mar Tirreno, limitado por el monte Pellegrino, la ciudad goza de un excelente clima y presenta una exuberante vegetación. Conserva además muchos e interesantes monumentos correspondientes a las diversas dominaciones sufridas a través de los siglos: árabes, normandos y españoles. Palermo, además de ser la sede del gobierno regional, es un puerto de mar activísimo. (Archivo Rizzoli-S.E.F.)





Nápoles: vista desde lo alto del Maschio Angioino, erigido por Carlos de Anjou en el siglo XIII y reconstruido en el XV, como fortaleza, por iniciativa de Alfonso V de Aragón y I de Nápoles. Se le llamó Castel Nuovo para distinguirlo de los otros castillos más antiguos, como los del Ovo y de Capuano (siglo XII). En su flanco occidental, el castillo presenta tres grandes torres (de Mezzo, de la Guardia y de San Giorgio); entre las dos primeras se halla el famoso Arco de Triunfo, una



de las obras más celebradas del Renacimiento. Las otras torres son la del Oro, a la derecha de la fotografía, y del Be-
verello, en primer plano, entre las cuales se encuentra la mole cuadrada de la "Sala dei Baroni" y la "Capella Pa-
latina", último resto de la dominación angevina y restaurada posteriormente para reparar los daños sufridos en el terre-
moto de 1456. En torno al Maschio Angioino discurren calles y plazas trepidantes de tráfico, símbolo del Nápoles moderno.



Panorama de Dubrovnik (Ragusa), sugestiva y pequeña ciudad yugoslava, en Croacia. Emplazada sobre una península de Dalmacia meridional, se la llama la "Florenia dalmata", por ser la cuna del arte y de la literatura servo-croata. En el siglo XV fue una república libre aristocrática y gozó de un período de gran esplendor gracias a su comercio con los Balcanes y con Europa occidental, enriqueciéndose con notables monumentos (el convento y la iglesia de los dominicos, la aduana o palacio Sponza, la catedral, el palacio de Rector). La ciudad antigua, semides-truida por un terremoto en 1667, se encuentra rodeada por el cerco de las murallas (siglo XIII). Por su situación, por la vegetación mediterránea y subtropical (palmeras, ágaves) y por la limpidez de su atmósfera, Dubrovnik es un centro turístico famoso, muy frecuentado actualmente.

Yugoslavia

Yugoslavia es, junto con Bulgaria, el "país de los eslavos del Sur". El Estado no presenta una unidad lingüística: en él se hablan lenguas bastante parecidas, pero, no obstante, diferentes: servocroata, esloveno, macedonio, y cada una de ellas subdividida en numerosos dialectos. No presenta tampoco unidad religiosa: hay grupos de protestantes en Eslovenia y en Croacia; predominan los católicos romanos en Croacia y en Dalmacia; los ortodoxos en Servia y en Macedonia; los musulmanes forman la mayoría en algunos distritos de Bosnia, Herzegovina y Macedonia. El país carece también de unidad histórica: antes de 1919, las regiones que actualmente componen Yugoslavia pertenecían al Imperio austro-húngaro, a Turquía, a Italia y a Servia. Los signos de grandes civilizaciones pasadas (islámicas, bizantinas, germánicas, romanas) permanecen profundamente impresos en esta parte de la península balcánica. Finalmente, no presenta ninguna unidad geográfica: del Danubio al Adriático, de los Alpes al Ródope se extienden los más variados y diversos paisajes. Las regiones situadas al Norte del Sava tienen características comunes con la Europa Central. Al Sur empieza el mundo balcánico, lugar de encuentro de pueblos diversos y secular campo de batalla.

No obstante, el Estado actual, aunque joven, es sólido: ha sobrevivido a la prueba de la segunda Guerra Mundial y ha acrecentado además su territorio (alrededor de 7380 km² con 500.000 habitantes) a expensas de Italia por el acuerdo del 10 de febrero de 1947 (Tratado de París). Su potencia está determinada por su unidad étnica. La creación de un estado eslavos al Sur de Austria-Hungría y la liberación de los pueblos oprimidos fueron las aspiraciones del nacionalismo en el siglo XIX. Al finalizar la primera Guerra Mundial, el nuevo país se llamó "Estado de los servios, croatas y eslovenos", convirtiéndose en Reino de Yugoslavia en 1929. Después de la guerra de 1941-1945 y de acuerdo con la Constitución votada el 15 de enero de 1946 y modificada el 13 de febrero de 1953, nació una "república federal popular", compuesta por seis repúblicas: Servia (Servia propiamente dicha, Srbija, y dos territorios: Kosovo Metohija [Kosmet] y Voivodina); Croacia

(Hrvatska), Eslovenia (Slovenija), Bosnia-Herzegovina (Bosna i Hercegovina), Macedonia (Makedonija) y Montenegro (Crna Gora). Cada una de estas repúblicas goza de una autonomía administrativa y financiera bastante amplia, especialmente después de la descentralización de 1950; cuenta con una asamblea administrativa propia y está gobernada por un Consejo de Ministros. La lengua nacional es el servocroata, pero también son lenguas oficiales el esloveno y el macedonio. En las regiones donde viven minorías étnicas, que gozan de estatutos particulares, los documentos administrativos y las inscripciones son bilingües. En 1965 se contaban 7.806.213 servios, 4.293.860 croatas, 1.589.192 eslovenos, 1.045.530 macedonios, 914.760 albaneses, 513.833 montenegrinos, 504.368 húngaros, 25.615 italianos, etc. La mayor parte de los alemanes no repatriados bajo el régimen de Hitler fueron expulsados en 1945; actualmente quedan tan sólo unos 60.000.

El país yugoslavo forma un organismo geográfico armónico, precisamente en razón de su diversidad. Comprende dos regiones de cultivo y de economía complementarias, entre las cuales siempre se

han mantenido constantes intercambios de productos, de ideas y de hombres; estas dos regiones son: un núcleo montañoso y las llanuras periféricas. Los contrastes existentes entre el núcleo montañoso central y las llanuras circundantes se deben a las diferencias climáticas y de suelo, a la actividad agrícola y a la densidad de población. En el centro se encuentran mesetas y cordilleras de clima riguroso, incluso en las proximidades del Adriático, cubiertas de bosques y de pastos y apenas interrumpidas por los valles panónicos, ninguno de los cuales ofrece un fácil acceso al litoral: es una zona hostil al hombre, poblada antaño por los oromunos, por los valacos y por los servios de la antigua Servia, que se refugiaban en estas alturas en los tiempos de la dominación turca. Las regiones periféricas son llanuras y valles recorridos por antiguas rutas comerciales, que se comunican a través de puertos de montaña: como el puerto de Postunia y las depresiones del Morava y del Vardar. Esta es la zona de los buenos cultivos, de la industria y de las ciudades. La población es bastante variada: los salví están mezclados con pueblos de la Europa central y mediterránea. Las regiones

La confluencia del Sava con el Danubio, en Belgrado, vista desde el Kalemegdan, parque que circunda la fortaleza de la ciudad, construida sobre el promontorio que domina los dos ríos. El Danubio, que discurre por la zona Nordeste, recibe numerosos afluentes, entre ellos el Sava, alimentado, a su vez, por muchos subafluentes. Otro afluente del Danubio es el Morava, cuya cuenca comunica con la del Vardar, uniendo de este modo Servia meridional y central con el Egeo. (E. Ducloux)



Paisaje del kars dinárico, en las cercanías de Cetinje, la antigua capital de Montenegro, hoy la más pequeña de las repúblicas que constituyen la Yugoslavia actual. Por la naturaleza calcárea de sus terrenos son muy corrientes los fenómenos kársticos, con torcas, polje y agujas rocosas. La escasez de agua y la dificultad de las comunicaciones, defecto general en todo el territorio, han contribuido a mantener estas regiones aisladas, en las cuales los terrenos improductivos predominan sobre los productivos y cuyo principal recurso sigue siendo en nuestros días la cría de ganado. (C.D.M.O.-Ginebra)



de Montenegro, de Raška y de Stari Vlah han sido cuna de primitivas civilizaciones que vivían del pastoreo y estaban organizadas sobre una base familiar comunitaria. En nuestros tiempos la población montañesa, demasiado densa en relación con los recursos de que dispone, se ha trasladado a las llanuras, sobre todo Voivodina y Eslovenia. Pero con el aumento de los recursos de la zona montañosa y el desarrollo de las regiones mineras, la mano de obra de las llanuras ha sido nue-

vamente atraída hacia las regiones centrales. Esta especie de ósmosis demográfica y étnica, esta vida de simbiosis económica, refuerza la unidad de la civilización yugoslava actual. Y si bien aún perduran algunos matices de tipo regional, ya no existen divergencias fundamentales entre los diversos pueblos. Y sin embargo, una descripción geográfica pone de manifiesto la existencia de grandes contrastes naturales; después de haber estudiado los caracteres de la zona montaño-

sa central, debe insistirse en la función económica de las regiones periféricas: las depresiones Morava-Vardar, llanuras danubianas, Eslovenia y litoral adriático.

Los aspectos físicos

El bastión central

Al sistema montañoso central se le denomina, tradicionalmente, "dinárico", aunque el término se reserve más bien para las sierras que dominan la costa adriática, una de las más importantes de las cuales se llama precisamente Dinara. De Trieste a Albania se extiende un complejo macizo y compacto que cubre más de la mitad de Yugoslavia. Algunos límites son muy precisos: la gran fractura de la formación dinárica provocó, con el hundimiento del Adriático, el levantamiento de una barrera litoral. En cambio, otros límites son menos definidos, como el contacto entre las cordilleras alpinas y dináricas hacia Postumia; los rellanos, de suave inclinación, a través de los cuales los últimos macizos cristalinos septentrionales se enlazan con las colinas terciarias de Panonia, y el límite oriental, donde los hundimientos tectónicos interrumpen la continuidad de las cordilleras y anuncian la estructura típica de Grecia o de Macedonia.

El relieve es confuso y fragmentario. En su mayor parte, las unidades orográficas se disponen alineadas en dirección Noroeste a Suroeste, ensanchándose y elevándose hacia el Suroeste. Pero el ojo humano difícilmente consigue distinguir, clasificar y comparar las formas. Las llanuras altiplanicies (las *planine*), extrañamente horizontales, se extienden hasta el infinito y en ellas sobresalen algunos peñascos de rocas duras, que han resistido el lento trabajo de planización y que a veces han sido rejuvenecidas por movimientos terciarios, que han provocado, como en el Durmitor, la rápida formación de los cañones más bellos de Europa (Piva y Tara) o el hundimiento de vastas cuencas. La penetración en el macizo se hace más dificultosa; los valles estrechos y profundos rara vez adoptan una dirección longitudinal y en lugar de unir aíslan más aún los bloques montañosos y las depresiones. El rigor del clima de montaña refuerza esta impresión de aislamiento. La asimetría del conjunto, la extraña forma de los cortes transversales y la altitud han limitado la zona de vegetación mediterránea. El hielo cubre el terreno durante tres meses por encima de los 500 m de altura. La hierba y los árboles cubren a su vez las pendientes; el trigo no alcanza los 1000 m ni el maíz los 800. Las coníferas han desaparecido de las vertientes que dominan el litoral, expuestas a la violenta erosión y a los chubascos de otoño; esta

REGIONES HISTÓRICAS DE YUGOSLAVIA. En este mapa se puede apreciar la extensión del imperio otomano hasta 1878 y los límites meridionales del imperio austro-húngaro hasta la terminación de la primera Guerra Mundial. Se pueden observar también las diversas etapas históricas de la formación de la Yugoslavia actual.



desaparición de los árboles es la consecuencia de la política de desmonte practicada antiguamente por Venecia y por las ciudades dálmatas, o por la excesiva práctica del pastoreo montenegrino que se llevó a cabo en la época del dominio turco. Los altos valles, que durante mucho tiempo permanecieron aislados, constituían las *zupe*, células independientes, en las que se han conservado las instituciones jurídicas más antiguas y los caracteres étnicos más puros. La existencia de esa vida pastoril se mantuvo largo tiempo, iniciándose su decadencia hace relativamente pocos años. A partir de entonces, la montaña se ha ido quedando desierta o bien industrializada, no obstante haber conservado aquellos sugestivos arcaísmos que tanto atraen al viajero.

Las áridas zonas del kars dinárico

Las regiones kársticas son muy características. Yugoslavia ofrece un conjunto de formas extrañas desarrolladas en los macizos calcáreos. En una vasta extensión de terreno, las condiciones geológicas contribuyen a agravar la sequía existente a causa de la profundidad de las aguas: estas condiciones son: notable espesor de los estratos (más de 1500 m), pureza y dureza excepcionales de las calizas y ausencia de intercalaciones impermeables; sólo gracias a las fallas afloran la arcilla y la arenisca. Así se forman e individualizan singulares paisajes: altas dorsales de terreno accidentado; peñascos asimétricos; cúpulas aisladas, cortadas por los lechos de los secos torrentes; inacabables tierras marcadas por las erosiones, sembradas de torcas y de depresiones cerradas, erizadas de piedras cortantes como hojas de cuchillo y circundadas de peñascos, los *kose*, atacados por la acción periódica de los escasos cursos de agua. Los obstáculos para el buen asentamiento de núcleos humanos se deben a la falta de agua y a lo accidentado del suelo. La más pequeña fuente da motivo para que se escoja aquel lugar para edificar en él una casa o incluso un pueblo. En verano apenas se llenan las cisternas, y en las altas montañas, los grandes bloques de nieve se cubren de paja con el fin de conservar el agua para los meses estivales. El suelo cultivable está formado por tierras rojas lixiviadas y por arenas dolomíticas, más blandas y relativamente impermeables, que afloran en forma de minúsculas láminas. El asentamiento humano es de tipo aislado, hallándose las haciendas en las proximidades de las tierras cultivadas. Pero las comunicaciones, en esta región sin valles, son difíciles: los pueblos se comunican entre sí mediante caminos abiertos en la roca. Los oasis, los pequeños



núcleos urbanos, están situados sobre los 1800 m de altitud, en las superficies cubiertas de morrenas, en pequeñas cuencas excavadas en los bloques de rocas impermeables y, sobre todo, en los *polje*, depresiones cerradas y cruzadas por un breve curso de agua que se pierde, al pie de las laderas, en un "pozo sin fondo": un *ponor*. Todas estas cuencas presentan los mismos motivos de interés para el campesino: suelos profundos, facilidad de comunicaciones y agua suficiente. En los fondos aluviales progresan los cultivos y en las laderas de estas llanuras surgen importantes villas-mercado, sobre la carretera que une el Adriático y la Panonia.

Esta clásica imagen del kars varía según la naturaleza de las calizas, la altitud, la particular evolución histórica de cada región y las recientes transformaciones económicas.

Bosnia verde, Bosnia dorada

Al Norte de la línea Bihać-Foča, el relieve cambia de aspecto. El paisaje de llanuras verdes, de colinas y de montículos

de forma redondeada, separados entre sí por un entrelazado de minúsculos valles muy próximos unos a otros, revela la existencia de rocas impermeables. A pesar del descenso progresivo de las altitudes en dirección al Sava, el clima sigue siendo riguroso (-20°C en enero a los 500 m de altitud), típicamente continental; pero las precipitaciones son abundantes, lo que favorece la existencia de bosques y pastos. En la distribución de los cultivos se concede mayor espacio a los cereales; en cambio, no se cultiva la vid. La principal fuente de riqueza sigue siendo la cría de ganado; no obstante, esta parte de Bosnia cuenta también con otros recursos, puesto que en los terrenos antiguos existen bastantes minas. Bosnia húmeda, Bosnia verde, Bosnia dorada: así la describieron los viajeros de los siglos XVIII y XIX, como Ami Boué, infatigable peregrino del mundo bálcico.

Fueron los turcos quienes explotaron a fondo los yacimientos minerales, por lo que en estas montañas, menos elevadas, la huella dejada por el Islam es mucho más profunda que en el kars, existiendo

Animado aspecto de un mercado en un pueblo de Macedonia. Esta región, como por lo general todo el Sur de Yugoslavia, ha conservado costumbres y tradiciones que recuerdan la dominación musulmana: los hombres usan todavía el caltán o el gorro de fieltro blanco de los mahometanos; los viejos fuman el marguilé. También el ambiente refleja este carácter: muchas ciudades recuerdan, con sus calles típicas y sus tiendas de orfebrería y de tallistas de madera, las ciudades de Oriente. (E. Duievant)

aún los *komšilik*, caseríos heredados de padres a hijos, esparcidos por las mesetas que dominan los valles y típicos sitios escogidos por los pastores eslavos islamizados. Las casas musulmanas ya no se distinguen de las cristianas, pero su arquitectura es todavía oriental y un alminar blanco parece presidir aún los núcleos rurales. En los valles, en los puntos de confluencia y en el centro de las cuencas se encuentran grandes aldeas, cuyas calles serpentean entre las tiendas de la *čarsija*, reino de los curtidores de pieles, alfareros, cinceladores de cobre, centros de comercio, mercados y ferias. El aspecto asiático desaparece: los *harenes* están cerrados y el uso del velo está prohibido, si bien en algunas aldeas las mujeres siguen llevándolo; los grandes latifundios han sido divididos y la artesanía declina con la decadencia de la clase burguesa. Barrios modernos se van incorporando a estas ciudades. Pero todavía los cementerios y las mezquitas, así como determinadas tradiciones y una mentalidad muy particular son testimonio aún de una civilización brillante y pintoresca, aunque profundamente opuesta a la de Occidente.

A los grandes valles se contraponen las montañas, mucho más atrasadas. Al Oeste, Krajina, que fue punta avanzada del Islam en dirección a Occidente, está habitada por un 95 % de musulmanes. Los ríos Una, Sava y Vrbas determinan la actividad económica de la zona: en las cuencas superiores se sigue criando ganado de una forma extensiva, mientras que los cultivos de tipo panónico se extienden

desde el valle hacia el monte; en la parte llana de la desembocadura se hallan grandes centros urbanos, como Banja Luka. Pero la región vital de Bosnia es, no obstante, el valle del Bosna y la cuenca de Sarajevo, que constituyen una sucesión de ciudades y de fábricas, y en los que también se encuentran los centros religiosos (Visoko católica, Sarajevo musulmana) y económicos. Las únicas grandes carreteras que atraviesan de un extremo a otro la masa dinárica confluyen en Sarajevo, ciudad de la que los turcos hicieron antaño una capital y una base militar y que hoy se beneficia del desarrollo industrial del valle del Bosna.

Montañas y pastores

Al Este del Drina el paisaje cambia. Entre el Drina superior, la región de Kosovo y Morava occidental se eleva un macizo levemente surcado por valles, cubierto de bosques de encinas y hayas y en el que afloran masas de antigua roca eruptiva. En otras épocas esta región fue un centro de población pastoril (valacos y servios); después, una fortaleza turca que vigilaba las rutas del Adriático a Serbia, de Bosnia a Macedonia: los ejércitos de los sultanes cruzaban los valles y los puertos de montaña de lo que fue, a fines del siglo XIX, el famoso sanjacado de Novi Pazar (o Novi Bazar), administrado por Austria-Hungría y estado-tampón entre Serbia y Montenegro.

La zona sudoccidental se contrapone a la noroccidental. Las cuencas del Drina y

de sus afluentes fueron islamizadas. Algunos *polje* kársticos recuerdan los de Montenegro, y los valles superiores, formados entre rocas esquistosas, presentan un aspecto alpino. Sin embargo, los macizos que dominan el Ibar y el Morava occidentales están formados por núcleos cristalinos: la red hidrográfica es menos densa, los valles son menos profundos y el conjunto se presenta más áspero, por lo que la montaña ejerce aún su función de refugio. La población servia creó unos pequeños reductos pastoriles, que fueron centros de una brillante civilización, de la que, como símbolo, quedan los grandes monasterios ortodoxos.

En la actualidad estas montañas están abandonadas. El agotamiento de las minas del Ibar, las pérdidas de ganado y la disolución de las comunidades religiosas determinaron el éxodo de las poblaciones. Los pastores fueron adquiriendo tierras en los valles vecinos y las aldeas más elevadas sólo están habitadas durante breves periodos de tiempo: el ganado se desplaza cada vez más raramente, y el cultivo del maíz, introducido en los valles, provocó, hace medio siglo, una revolución agraria y social. Los montañeses han emigrado a las cuencas y colinas del Morava y del Vardar. Staro Vlah y Raska son ya regiones de transición.

La depresión Morava-Vardar

Por su relieve, aún montuoso, por el estado relativamente atrasado de su economía y por la influencia musulmana, estas regiones ofrecen mayores afinidades con la cordillera dinárica: pero se trata sobre todo de zonas de tránsito, de influencia europea, entre el Mediterráneo y la Europa central, entre Oriente y Occidente. En otros tiempos, la feria de Niš era frecuentada por los mercaderes de Viena, Leipzig, Trieste y Constantinopla. Hoy día, de Belgrado a Sofía y a Salónica, carreteras y vías férreas cruzan los puertos poco elevados que ponen en comunicación cuencas y valles. Fue ésta una ruta de invasión y campo de expansión del estado servio hacia el Sur y aún hoy es una vía de encuentro de poblaciones griegas, búlgaras, rumanas, albanesas y servias; región de contacto entre el Norte y el Sur, donde se mezclan al mismo tiempo diversas influencias climáticas y civilizaciones opuestas. Estos contrastes se manifiestan en el régimen agrario, en el sistema de los cultivos, en el aspecto de los pueblos y en el estilo de las casas.

Una región de paso: Macedonia

Al Sur del Morava, clima y paisaje recuerdan ya el mundo egeo; pero las cimas superan los 2000 metros, el Vardar atra-

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN YUGOSLAVIA. La densidad de la población de Yugoslavia no es muy elevada (80 hab. por km²) y presenta grandes diferencias entre una región y otra; las más habitadas son Serbia y Eslovenia y las de menos densidad Macedonia y Montenegro. No llegan a diez las ciudades que pasan de 100.000 habitantes.

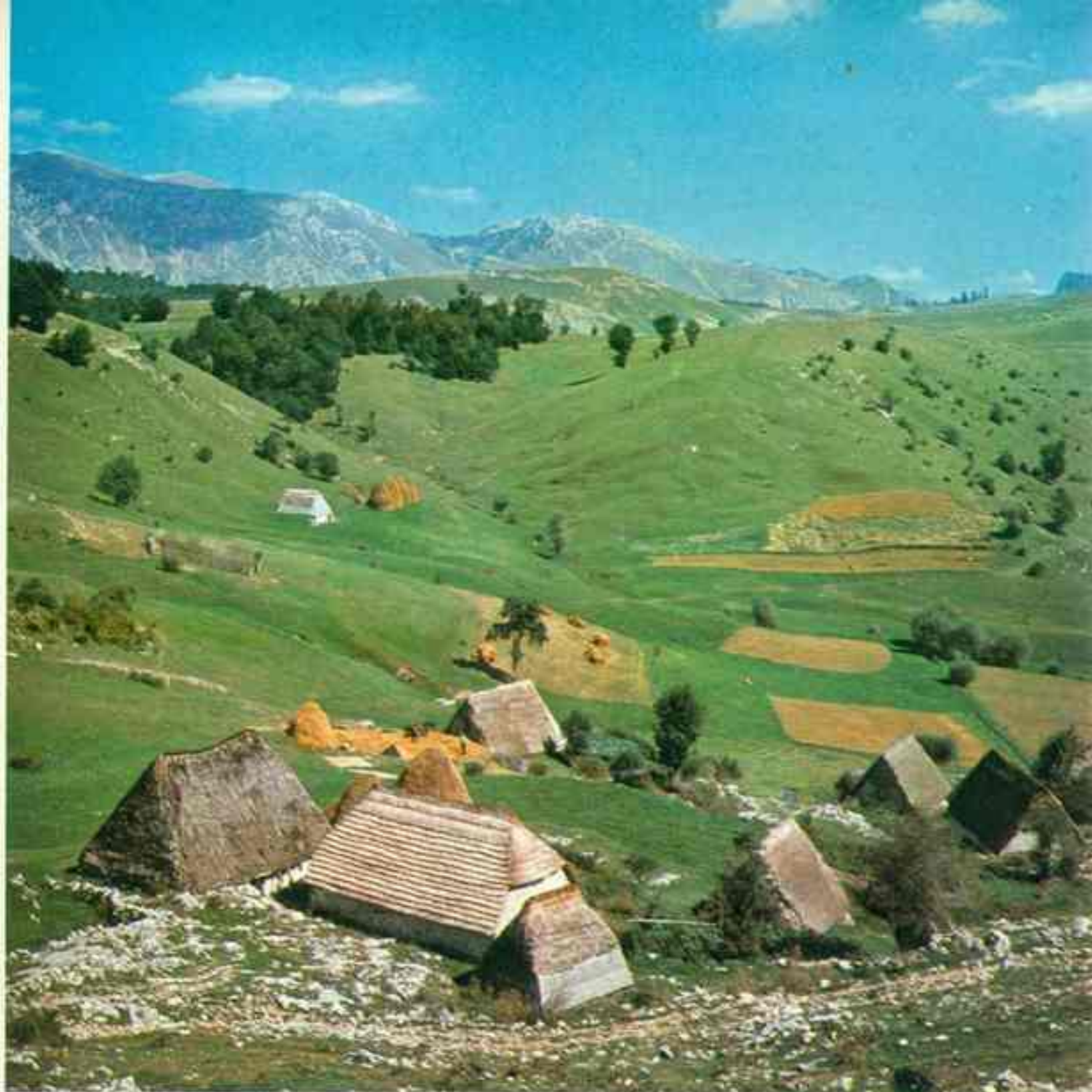


viesa estrechas gargantas antes de alcanzar la costa y el hielo se mantiene durante veinte días al año en Skopje. Al Oeste, se practica aún la trashumancia desde los valles de Tetovo, de Debar o de Bitola (Monastar) a las cimas de Šar Planina o de los Prokletije. Los albaneses poblaron estas regiones, evacuadas por los serbios en los siglos XVIII y XIX y conservan una economía rural bastante primitiva. Los colonos, establecidos en las partes cultivadas o saneadas del Kosovo o de la cuenca de Polog y de Bitola, en los antiguos *čiftlik* (grandes latifundios alrededor de los cuales se había ido aglomerando la población), propagaron el cultivo del maíz y de la vid; pero en general, estos paisajes apenas han cambiado con el paso de los siglos, permaneciendo casi todo igual. Sin embargo, de su función como región de paso es testimonio la antigua prosperidad de la ciudad del lago, como Ohrid, en la que, desde hace siglos, se entremezclan poblaciones inestables.

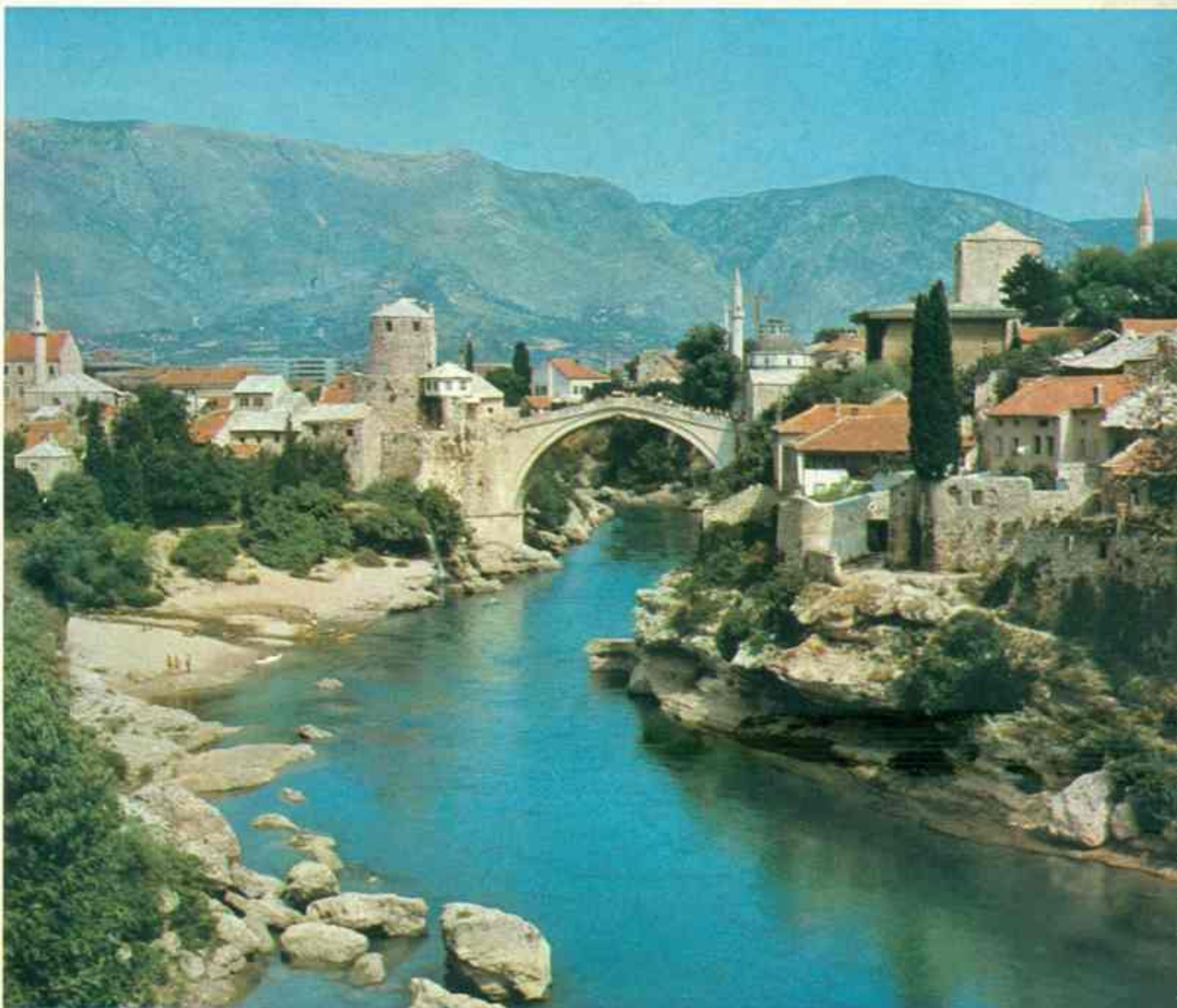
En cambio, la economía es más variada y la reciente evolución más rápida al Este del Vardar. Los sistemas de cultivo presentan caracteres mediterráneos; el arroz ocupa los campos de regadío de Strumica o de Bregalnica y tras la cosecha, que se lleva a cabo en septiembre, se puede recoger también una cosecha de mijo. Rebaños de ovejas pastan en los límites de las cuencas. Los cultivos industriales — morera, adormidera y tabaco — aportan ciertas mejoras a los campesinos del Vardar: así se explica la elevada densidad de población que aún presenta esta zona de la frontera griega y búlgara.

Servia septentrional

Al Norte de la depresión Morava-Vardar, las cuencas son más profundas y más anchas y los macizos que las limitan están surcados por hondos y amplios valles; en ellas los veranos son más húmedos. Los sistemas de cultivo panónicos se han extendido por el Morava y por el Timok; trigo y maíz cubren las plataformas y en los conos de deyección y en las laderas de suaves pendientes prosperan las viñas y los árboles frutales. Los bosques no fueron cultivados hasta fines del siglo XIX. Šumadija, al Oeste, sólo por el nombre (*šuma* = bosque) recuerda el manto de hayas y de encinas que cubría el zócalo cristalino y las terrazas lacustres que se extienden hasta Belgrado. Grupos de serbios meridionales asentados en este lugar, han dado vida a una típica economía, basada en el cultivo del maíz, en la cría de cerdos y en la venta de ciruelas, de las que se obtiene el *slivowitz*, que es una especie de aguardiente. Esta zona, habitada en gran parte por una burguesía rural



Paisaje de Bosnia, con las típicas colinas escalonadas en los valles ricos en pastos y bosques. Bosnia ha conservado muchos vestigios de la larga dominación turca y ha permanecido por ello aislada y más atrasada que los demás estados. (G. Ricatto)



Panorama de Mostar, antigua capital de Herzegovina. El viejo puente, construido en el siglo XVI por un arquitecto turco sobre cimientos romanos, salva el río Neretva con un arco de 20 m de altura. En los barrios centrales de la ciudad se ha conservado el aspecto oriental, no sólo por la presencia de numerosas mezquitas y minaretes, sino también por sus antiguas casas de tipo otomano. (E. Dulevant)

acomodada ha sido el centro y el foco de la revolución servia.

El clima, de tipo estepario, y la explotación de las minas, más aún que las sistemáticas roturaciones, han esquilado las pequeñas sierras, prolongación de los Cárpatos, al Sur de las Puertas de Hierro. En el valle de Timok, los pueblos están encaramados en las laderas, donde los cultivos tienen que ser regados para que den buenos resultados. La antigua organización de Krajina (región limítrofe) y la tardía colonización han obstaculizado, a pesar del desarrollo de las minas de Bor, la adecuada explotación de una región de suelo rico.

Panonia, granero tradicional

Al Norte del Sava se extiende Panonia. "Panonia" no es término popular, sino histórico (del nombre de la población iliria de los panonios). La huella de la ocupación por parte de los colonos romanos, que cultivaban las llanuras de *loess*, y de los legionarios que montaban la guardia en el *limes*, es aquí más perceptible que en cualquier otra parte de la actual Yugoslavia, salvo en Dalmacia. Panonia, tradicional granero del país, proporciona aproximadamente la mitad de los recursos agrícolas de Yugoslavia. Los pueblos se extienden en medio de los campos de maíz y trigo. Sus habitantes, los eslavos meridionales, son expresivos y hospitalarios; a pesar de las guerras y de la sequía,

el campesino vive bien, animado por el espíritu moderno, pero sin haber renunciado a las tradiciones antiguas, reivindicando a veces sus orígenes montañoses. Hasta hace poco tiempo las muchachas casaderas llevaban, sobre el pecho, como dote, una coraza de medallas de oro.

Las causas de este bienestar derivan del suelo y del clima. Impermeables, fértiles y continuos, los suelos de *loess* o de aluviones cuaternarios cubren el sustrato rocoso. La piedra es tan escasa que las casas se construyen con arcilla mezclada con paja o con ladrillos. En verano, las tierras presentan mucho polvo y en invierno una capa de fango, que afortunadamente recubre la nieve. El clima riguroso, típicamente continental, como el de la *puszta* húngara, favorece el cultivo de los cereales. Los veranos, tórridos pero lluviosos, y los otoños luminosos, son a su vez muy favorables para el maíz y los cultivos subtropicales, como moreras, arroz y algodón. Panonia ha sido, pues, desde la época romana, una región bastante rica, y gozó de un largo periodo de prosperidad hasta la invasión turca, que devastó sus llanuras. La recuperación y nueva colonización fue tardía: después del tratado de Carlowitz (1699) la región fue repoblada por alemanes (los suabos), húngaros y franceses, pero, sobre todo, por servios, que fundaron los monasterios ortodoxos de Fruška Gora. Las granjas aisladas fueron sustituidas por grandes

pueblos de forma alargada, pueblos de carretera, *palanke* fortificadas a lo largo de las orillas del Danubio. La administración austriaca impuso la rotación trienal, el derecho de usufructuar los bosques y el pastoreo libre, aunque estas prácticas se mantuvieron solamente durante algunos decenios. En los territorios que no estaban sometidos al régimen militar, el capitalismo territorial se desarrolló en torno a las ciudades, parecidas más bien a grandes pueblos. Magnates húngaros, nobles austriacos, obispos croatas y mercaderes servios practicaron, a partir del siglo XVIII, el cultivo industrial, acaparando los bienes municipales, mejorando las tierras, saneando los pantanos, roturando los bosques y, finalmente, invirtiendo sus rentas en la industria agrícola. Se explican así las características de la agricultura de esta zona relativamente rica de la Europa central: regular incremento de los réditos y preponderancia de los cereales y de los cultivos industriales u hortícolas sobre todos los demás.

Voivodina

Al Este del Danubio, en la Voivodina llana y monótona, de clima estepario y carente de arbolado casi por completo, hasta el punto de que la leña es carísima, domina el trigo, que cubre la mitad de la superficie sembrada de cereales en los suelos de *loess* en Barania, Banato, Bačka y Titel, excepto la zona de dunas de Pesca, en la que sólo crecen acacias. Los valles, como el de Tibisco, fueron los primeros en ser ocupados en la época de la recolonización, en el siglo XVIII, y los pueblos mayores regularmente están dispuestos en forma de tablero de ajedrez. El comercio de cereales, en la región regada por el Danubio y por el Sava, ha favorecido el desarrollo de grandes ciudades. Especialmente después de la reforma agraria de 1919, y en el emplazamiento de localidades ya desaparecidas, fueron construidos numerosos caseríos, que reemplazaron a los provisionales *salaši* de las mesetas (viviendas aisladas, rústicos establos o heniles). El agua es escasa y para encontrarla es necesario excavar pozos a una profundidad de varias decenas de metros. Tanto en las grandes haciendas del Estado como en las pequeñas propiedades se practican roturaciones de tipo moderno, en las que la remolacha azucarera gana cada vez más terreno, mientras el lúpulo, forrajes, plantas oleaginosas y maíz se cultivan por lo general en las pequeñas propiedades.

Las ciudades suelen ser florecientes centros agrícolas: Subotica (Szabadka o Maria Theresiopo) tiene una población aproximada de 77.000 habitantes, de los



Cerdos pastando en las cercanías de Zupajna, en la provincia de Sarajevo. La cría de estos animales experimentó grandes pérdidas durante la segunda Guerra Mundial, pero actualmente se encuentra en un rápido proceso de recuperación. Numéricamente, en Yugoslavia predominan los ovinos, que suman unos 10 millones de cabezas, pero el ganado porcino, que cuenta con más de 5,5 millones de cabezas, ofrece mucho mayor interés económico. Los productos de su cría, sobre todo la carne, figuran entre las partidas más importantes de las destinadas a la exportación. (E. Dulevant)



Vista panorámica de Kotor (Cattaro), ciudad portuaria de Montenegro, dominada por los Alpes Dinaricos y situada al fondo de las Bocas de Kotor, profunda ensenada de la costa Dálmata. En la época del imperio austro-húngaro, la ciudad se convirtió en una importantísima base naval. Actualmente es un notable centro turístico. (Fiore)

que la mitad, poco más o menos, son agricultores; en Senta lo son más de la mitad. Sólo se diferencia Novi Sad (123.000 hab.) que ha conseguido adquirir un aspecto totalmente urbano.

Viñedos y huertos en Croacia

Al Oeste del Danubio el relieve y el cultivo adquieren mayor variedad. En Eslovenia dominan unos curiosos islotes forestales que se hallan sobre los residuos de macizos cristalinos hundidos, que emergen de los depósitos del mar panónico y son avenados por innumerables riachuelos. Son los *prigorje* o regiones situadas "al pie y alrededor de la montaña". Las hileras de viñas o de árboles frutales, propiedad de la burguesía urbana de la llanura, se extienden en forma de abanico por las pendientes; en lo alto de cada una de esas hileras se encuentra un rústico edificio en el que hay la bodega y la prensa. Pero, como en todas partes, las viñas se hallan en crisis y han cedido terreno al maíz, aunque, no obstante, la producción de uva de mesa ha crecido notablemente

en el curso de los últimos años. El fondo de las llanuras o de los valles del Sava y del Drave presenta un doble aspecto; a lo largo de los ríos se extiende el *lug*, zona mixta en la que transcurren los cursos de agua y en la que abundan las ranas, castores y cigüeñas, siendo, por lo tanto, una reserva de pesca y de caza. Algunas llanuras han sido bonificadas por cuenta del Estado y de las cooperativas, que actualmente están intentando la introducción del cultivo del arroz. Las mayores concentraciones urbanas, que en otros tiempos se beneficiaban del tráfico a través del Sava, se encuentran en los recodos de los meandros abandonados por el río o en lo alto de la empinada ribera; en los lugares menos húmedos predomina el bosque de encinas, cuya madera se exporta, desde el siglo XVIII, a todos los países de Europa. Recorridos aún hoy por piaras de cerdos, estos bosques se empobrecieron mucho en el período comprendido entre las dos guerras mundiales debido a la explotación excesiva y desmesurada de que fueron objeto por parte de empresas yugoslavas y francesas.



En los límites entre Rumania y Yugoslavia, entre los Cárpatos y los Balcanes, el Danubio se abre paso por una angosta garganta rocosa: las Puertas de Hierro. En la garganta de Kazan hay la inscripción romana conocida como "tabla trajana": esculpida sobre las paredes rocosas se ve una gran cornisa sostenida por dos figuras que representan dos genios que circundan con sus alas el águila romana. (G. Mairani)

Un antiguo castillo esloveno, en la región comprendida entre Liubliana y Zagreb, transformado en edificio público. En la segunda mitad del siglo XVIII, la emperatriz de Austria María Teresa instaló en esta zona gran número de emigrantes alemanes (comerciantes, industriales y campesinos) para colonizar el territorio reconquistado a los turcos. Por ese motivo, las ciudades de esta región presentan los caracteres típicos de la urbanística centroeuropea y recuerdan también, en la arquitectura de sus palacios e iglesias, las ciudades austriacas. (S.E.F.)



Por su parte, las terrazas bien delimitadas y continuas, como si hubieran sido cortadas con un cuchillo, presentan terrenos áridos, roturados, en los que predomina el cultivo del maíz, al contrario de lo que se observa en Voivodina. Sólo algunas regiones ofrecen una producción especializada, como, por ejemplo, lúpulo en los alrededores de Duruxvar; azúcar de remolacha en Podravina; prados artificiales y achicoria en Bjelovar; cultivos hortícolas en torno a Zagreb, etc. En cambio, el *zagorje* croata (región situada "detrás de la montaña"), superpoblada, permanece fiel a los antiguos policultivos. Las ciudades, antiguos puestos de mando de los "confines" de los Habsburgo (divisiones administrativas y militares), como Varaždin, o ciudad del puente sobre el Drave; Djrdjevac, ciudad que une el *prigorje* y la llanura; Križevci, ciudades dobles en el Sava (las dos Brod), se parecen a los pueblos alineados a lo largo de las carreteras o de los diques. Cada casa, perpendicular a la carretera, domina un campo que se extiende hasta el bosque.

Los Alpes eslovenos

En Yugoslavia solamente se encuentran las sierras más meridionales de los Prealpes orientales, las Caravanche y los Alpes Julios, cuyas altitudes apenas son superiores a las de las montañas dináricas. Se trata de montes ricos en minerales que ya en la época romana atraían a los colonos; el pastoreo, que se desarrolló durante la ocupación eslava, perdura aún en el valle superior del Isonzo (Soča) y en el macizo del Triglav. Pero en los valles poco profundos no es posible una vida de montaña. Desde hace algunos años, los altos prados verdes y las cabañas que servían de viviendas estivales han pasado a ser dominio de los turistas; el ganado vacuno, nutrido con forrajes artificiales, permanece en los establos de los caseríos, en las morrenas y terrazas fluvio-glaciares. A la existencia de dicho ganado se debe la producción de leche y mantequilla que se envía a Gorizia y a Liubliana y que sustituye a la del típico queso, el *tolmin*. El montañés esloveno demuestra así que sa-

be adaptarse hábilmente a la actual coyuntura económica, aprovechando al mismo tiempo el reciente desarrollo de la industria y el del turismo.

La arteria vital de esta región es la depresión del Sava. Los fondos pantanosos y los terrenos boscosos ya fueron saneados y roturados en tiempos medievales, pero hoy día los campos de siega se extienden cada vez más, con perjuicio de los cultivos de cereales, del lino y del lúpulo y los hombres acuden, en consecuencia, a las fábricas textiles de Kranj o a las metalúrgicas de Jesenice. La emigración se va intensificando en dirección a Liubliana. En los alrededores de Maribor y de Celje, en los risueños valles y cuencas, los pueblos, algunos muy ricos, están escalonados siguiendo el curso de los ríos. Centeno y maíz, lúpulo y huertos cubren la totalidad del terreno cultivado, en tanto que la explotación racional del bosque y la próspera industria del tejido de la lana siguen siendo los elementos fundamentales de una economía que se presenta muy variada.

Dalmacia

Yugoslavia es un país marítimo, que se abre al Mediterráneo en una costa de más de 700 km. Los croatas son los más marineros entre todos los eslavos; sus cantos populares evocan aún las aventuras de los pescadores y de los *usocchi*, que antaño fueron famosos piratas. Fiume es el puerto a través del cual se mantiene el mayor intercambio comercial con el extranjero. En el mundo eslavo del Sur, esta franja marítima adquiere un significado particular, pues contrapone a los pueblos fríos y húmedos, los pueblos secos y soleados, ricos en viñedos y fruta, en sal y pescado. Pero el *primorje*, o litoral, ocupa también un lugar especial en el mundo mediterráneo, pues su costa es una de las más originales de Europa. La transgresión posglaciar elevó unos 100 metros el nivel del mar, invadiendo en parte un relieve de anticlinales calcáreos y de sinclinales cubiertos por depósitos más blandos e impermeables. Los anticlinales forman los puntos culminantes de las numerosas islas, que prolongan sus contornos y emergen de las olas como monstruos marinos; a su vez las depresiones se han convertido en canales. La invasión de las aguas del mar es tan reciente que la erosión apenas ha podido modificar la estructura de la línea de la costa, cuyos contornos están modelados sobre las formas del antiguo relieve. Cuando Dalmacia fue invadida, sus habitantes se refugiaron en esas islas,

que gozan de un clima más suave: la costa, abierta hacia el mar y resguardada del frío viento que sopla del continente, ofrece lugares muy propicios para la colonización. Algunas islas están superpobladas, por ejemplo Prvič tiene 200 habitantes por km²; otras, como Kornat, están habitadas tan sólo desde hace algunos decenios. Por último, los canales son muy favorables para la navegación de cabotaje y para la pesca; muchos transportes se efectúan aún por vía marítima, pues hace poco tiempo que se abrió al tráfico la carretera turística que recorre el litoral, desde Fiume a Titograd.

También aquí el clima presenta características originales, con cambios a veces bruscos, pasando del tipo mediterráneo al continental del interior. Extraño y sorprendente aspecto, por tratarse del Mediterráneo, es el que ofrece el puerto de Senj en enero, cuando las embarcaciones, que no pueden hacerse a la mar a causa del fuerte viento bora, se hunden bajo el peso de los hielos. El invierno es frío y seco y el verano tórrido; dominan los vientos *jugo* y *siroco* (vientos del Sur). La sequía azota aquellas tierras, excepto en otoño, y crea un grave problema en las islas de tierras calcáreas, que tienen que abastecerse de agua con buques-cisterna.

Por ello el sistema de cultivo no puede ser el del Mediterráneo: los cereales ocupan poco espacio, el trigo menos aún que el maíz; el olivo domina únicamente al

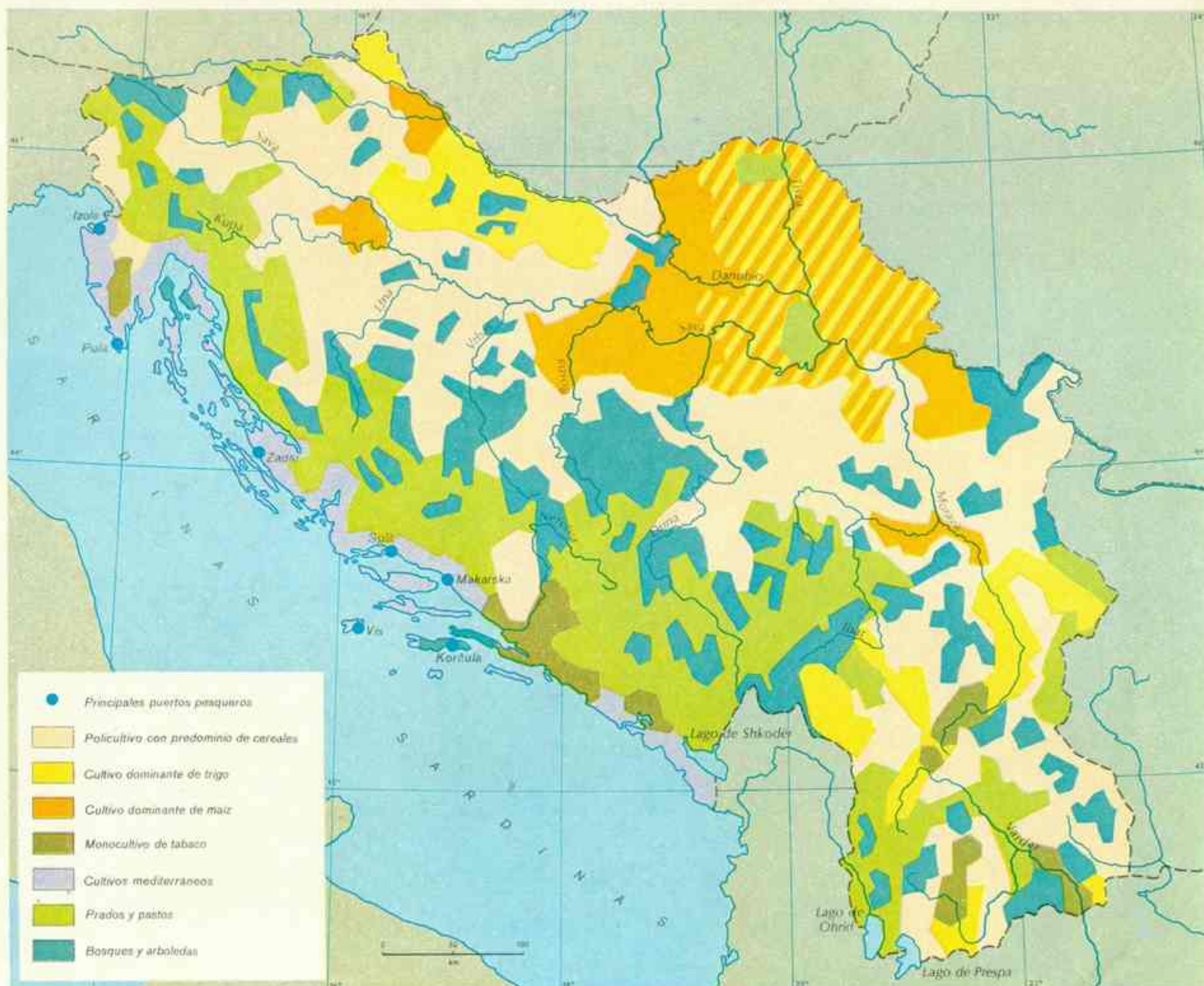
Trogir: la majestuosa portada de la catedral de San Lorenzo, obra maestra del arte dalmata. Iniciado en 1180 y terminado en 1250, el templo presenta varios estilos: románico, gótico y renacentista. La portada románica, realizada por un artista local (Radovan) hacia 1240, está adornada con elegantes esculturas. La ciudad de Trogir se levanta sobre un islote unido a tierra firme mediante un puente. (C.D.M.O., Ginebra)



Vista de Split, la ciudad más importante de Dalmacia. Situada en un promontorio del litoral adriático, que cierra por el Sur la amplia bahía de los Castillos, Split se divide en dos partes: la Ciudad Antigua, encerrada entre los muros del palacio de Diocleciano, situado frente al mar, y la Ciudad Nueva, que se extiende principalmente al Oeste del núcleo antiguo. Por su posición y por sus notables monumentos Split se ha convertido en una importante estación balnearia y turística. (Titus)

UTILIZACIÓN DEL SUELO EN YUGOSLAVIA.

A pesar de los notables esfuerzos destinados a industrializar el país, la economía yugoslava se basa aún en la agricultura, en la que trabaja el 53 % de la población activa. Las tierras de labor cubren el 32,3 % de la superficie territorial, los bosques el 34,5 % y los prados y pastos el 25,1 %. La pesca, muy activa a lo largo de la costa (45.000 toneladas de pescado desembarcado en 1968), da vida a una importante industria conservera.



Desecación del tabaco en Macedonia. Los tabacos más apreciados de Yugoslavia proceden de Herzegovina y Macedonia; en Voivodina se produce tabaco de pipa y de cigarro. Entre las diversas plantas industriales, el cultivo del tabaco está en continuo y creciente desarrollo (57.000 hectáreas cultivadas y 483.000 quintales producidos en 1968). Las manufacturas se han desarrollado muy especialmente en Bosnia. (G. Ricatto)

Sur de Spalato, y sólo proporciona una cosecha cada dos años; la vid se encuentra en decadencia debido a la crisis producida por la filoxera y por el bajo precio al que se la valora. La irrigación sólo es posible en las depresiones.

También los ovinos fueron diezmadados durante la guerra. La pesca, practicada de noche, proporciona aún apreciables ganancias y asegura un mínimo de reservas complementarias a un limitado sector de la población (el resto, por lo general, ha emigrado).

Todos esos elementos, circunstancias y condiciones que acabamos de enumerar se combinan formando diversos tipos de regiones litorales. Al Norte, Istria presenta una parte continental (Istria blanca o calcárea), fría y despoblada; las llanuras y zonas costeras (Istria gris y roja) fueron colonizadas por los eslavos que vivían en las grandes haciendas, cuyos propietarios, italianos, residían en las ciudades. Quarnaro, con sus islas, su litoral hundido y sus "balcones" experimenta la atracción de Fiume (Rijeka) y constituye una zona industrial y turística notable. En

el centro, el declive del relieve costero provoca el ensanchamiento de llanuras litorales, como la de Kotari. Pero la costa está sembrada de puertos ocultos en el fondo de sus bahías, como Nin, y la población, abandonando los puertos sin condiciones y sin territorio interior (Zara y Sebenico), se desplaza hacia las islas y hacia el Sur. La extensión de las tierras del interior de Spalato, en la Bosnia occidental, y la riqueza del ganado y del vino de las extensas islas de Brač, Hvar y Korčula, colonizadas desde la época griega, así como la suavidad del clima, constituyen elementos muy favorables para el asentamiento humano.

Al Sur, el mar es más profundo, y la costa, sin islas, está constantemente azotada por las olas; pero los relieves que la dominan se recortan sobre un cielo luminoso. El viento, llamado "bora" (tramontana del Adriático), es aquí mucho menos intenso. Higueras y olivos cubren los cálidos valles de Konavljia o del župa (condado) de Ragusa; naranjos y limoneros crecen en pleno campo en la zona de las Bocas de Cattaro (Kotor). La economía mo-

derma ha dado nueva vida a estos lugares, saneando las zonas pantanosas, como el delta del Neretva, las llanuras costeras y el lago de Scutari (Shkodër). El movimiento comercial de los puertos meridionales se ha visto acrecentado con el desarrollo de la minería y de las industrias montenegrinas, por lo que se puede afirmar que ésta es una de las regiones de más porvenir de la Federación yugoslava.

La agricultura yugoslava

Aproximadamente el 66 % de los habitantes de Yugoslavia viven aún en el campo, aunque existen también algunas grandes poblaciones habitadas por campesinos, y si se exceptúa Eslovenia, que está muy urbanizada, esta proporción es aún mayor, alcanzando puntos máximos en el territorio de Kosovo (Servia). Así, pues, las vicisitudes de la vida rural regulan la economía del país, figurando en primer término entre los problemas del pueblo y del gobierno.

Los problemas de la vida rural

El primer problema se debe a la insuficiencia e irregularidad de la cosecha de cereales. La sequía es el obstáculo más difícil de solventar y parece no tener solución. Las restantes dificultades todavía son consecuencia de la política de regímenes anteriores y de la aplicación de las reformas agrarias. El peligro del clima continental o mediterráneo estriba en la irregularidad de las precipitaciones, dándose un promedio de un año de sequía por tres o cuatro con lluvias suficientes. Después de un otoño y un invierno templados, las heladas de marzo causan daños considerables, y asimismo la sequía, acompañada de fuertes calores (un máximo de 44° C) produce estragos desde Eslovenia a Macedonia. Entonces el rendimiento de las tierras disminuye en una mitad y la falta de pienso obliga a los campesinos a eliminar parte de su ganado.

Vicisitudes del régimen agrario

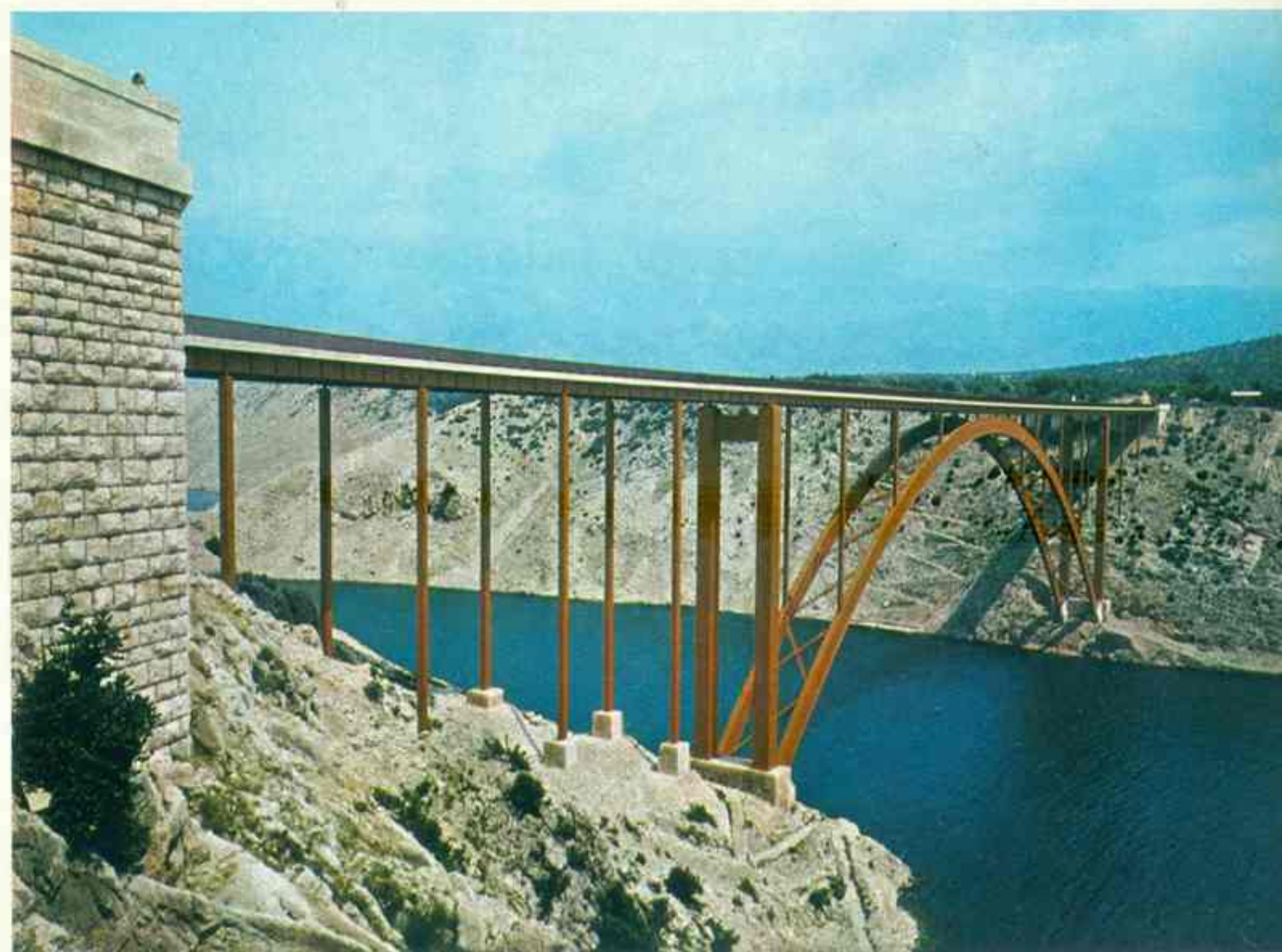
Yugoslavia es uno de los países de Europa en los que durante más tiempo se mantuvieron las condiciones jurídicas y económicas de un régimen de tipo feudal. En las regiones sometidas al imperio austro-húngaro, los campesinos no fueron liberados hasta 1848, y hasta 1919 en las regiones ocupadas por los turcos. Estos campesinos nunca fueron propietarios de sus tierras, ni de los medios de producción, ni siquiera de la cosecha. Bajo el régimen turco, el sistema de concentración en grandes haciendas redujo la *raja* (pueblo sin tierra) a la servidumbre. En el sis-

tema colonial impuesto por los antiguos venecianos, los campesinos eslavos, establecidos alrededor de la ciudad, estaban vinculados, por un contrato de aparcería, con la nobleza ciudadana; pero al iniciarse la decadencia del comercio decayó también la agricultura. En los "confines" militares, el campesino soldado podía disponer de pequeñas parcelas de terreno, pero no tenía ni tiempo ni posibilidad de valorizarlas. Por su parte, el feudalismo de tipo húngaro y alemán dividió las grandes propiedades en pequeñas extensiones de terreno. En Servia, entre 1804 y 1890, las leyes de Miloš favorecieron la multiplicación de las pequeñas propiedades y en todas partes se mantuvieron las antiguas comunidades patriarcales, frecuentemente sometidas a tutela y cuyos jefes, los ancianos o *starješine*, eran impuestos por las autoridades o por el propietario de las tierras.

Con el tiempo, las modificaciones impuestas por las reformas agrícolas y sociales provocaron una crisis general de la agricultura. Algunas grandes propiedades fueron conservadas por la nobleza; en cambio, la división de otras, en Eslovenia y en Croacia, chocó con dificultades insuperables. La disolución de las comunidades patriarcales determinó el éxodo de las poblaciones, el fin del régimen indiviso de las tierras, una disminución de la propiedad recientemente adquirida, una división excesiva de las haciendas, la decadencia del pastoreo y un endeudamiento general por parte de los hacendados.

Esta partición exagerada de las tierras se vio acentuada por los efectos de dos reformas agrarias. La primera, entre 1920 y 1939, no fue íntegramente aplicada, porque, si bien los latifundios de Eslovenia fueron divididos, los destinatarios recibieron tierras que estaban en muy mal estado y que no pudieron valorizar por falta de capital y de medios. La segunda reforma, promulgada por la ley del 23 de agosto de 1945, confiscó 1.500.000 hectáreas en todo el país, más de 300.000 de las cuales en Voivodina, por lo que unas 316.000 familias obtuvieron tierras en asignación. Pero los inconvenientes de la división de propiedades se agravaron. En 1950, el 95 % de la población rural vivía en terrenos demasiado pequeños. En consecuencia, uno de los objetivos de la reciente reforma fue volver a constituir las grandes haciendas bajo la forma de cooperativas, cuyos sistemas jurídicos y económicos varían desde la simple asociación para adquirir bienes instrumentales y para la venta de los productos, hasta a los *kolchoz*. Parte de las propiedades confiscadas fueron administradas directamente por el Estado. Esas tierras pertenecientes a las cooperativas y al Estado desempeñan ya un papel importante en la economía del país, aun habiendo sido empleado en ellas un modesto porcentaje (5 %) de la población rural. Las cooperativas y las haciendas estatales ocupan, respectivamente, el 14 % y el 18 % de las superficies cultivadas y su principal objetivo es el incremento de la producción de

El audaz puente de hierro que cruza el canal de Morlacca une la ciudad de Zadar con la carretera de la costa por Rijeka. Antes de su construcción, en 1961, el canal sólo podía atravesarse con un transbordador, y cuando el mar estaba agitado era preciso dar un rodeo por el interior. (C.D.M.O., Ginebra)



cereales, prados artificiales y cultivos industriales, mientras el cultivo del maíz se concentra en el sector privado, constituido por pequeñas haciendas.

Problemas resueltos y por resolver

Pero numerosos obstáculos, naturales o psicológicos, han dificultado la aplicación de esa nueva política. Algunas cooperativas fueron disueltas en 1953, al tiempo que una nueva ley agraria limitaba a un máximo de 10 hectáreas la superficie de las propiedades rurales. Las haciendas del Estado tardaron mucho en llegar a disponer del personal adecuado, así como del material y de los créditos necesarios; no obstante, la producción agrícola actual supera a la de antes de la guerra y al mismo tiempo el patrimonio zootécnico ha sido reorganizado. Se ha procurado también cierta reconversión en los cultivos; el maíz, que se caracteriza por sus altos rendimientos y se halla difundido sobre todo en las regiones de población más densa, ha eliminado a los tradicionales cereales, como alforfón, centeno y mijo; en las regiones montañosas los campesinos se nutren con polenta y pan de maíz. La cría de ganado va mejorando también en las zonas meridionales, gracias a la selección de las razas y al progreso de los medios sanitarios. Los cultivos horticolas han sustituido a las destruidas viñas, la remolacha azucarera se cultiva extensamente

en Voivodina; la patata está menos difundida, sin embargo empieza a estarlo en Eslovenia y Croacia. Han dado buenos resultados hasta ahora los cultivos de plantas oleaginosas y textiles.

Se intenta también ampliar las superficies cultivadas y aumentar los rendimientos mediante grandes trabajos de bonificación. El bosque yugoslavo, rico en especies de calidad, tiene un notable valor, por lo que no son rentables grandes roturaciones. Se ha procedido, en cambio, al saneamiento de tierras pantanosas en los *polje* de Lika y de Herzegovina, y asimismo han sido saneados los suelos de *podsol* y de *vrštica*, una especie de tierra roja bonificada. Los pantanos de Macedonia, de Voivodina y del Sava, las llanuras de Istria o de las orillas del lago de Scutari (Shkodër), donde en tiempos hacía estragos la malaria, han sido progresivamente saneados, y en ellos se van extendiendo nuevos cultivos: arroz, algodón, hortalizas y fruta, que abastecen grandes fábricas de conservas alimenticias. El sistema de riego de Banato, basado en la construcción del canal Danubio-Tibisco-Danubio, remediará los inconvenientes de la sequía y ganará 500.000 hectáreas para los cultivos.

Por último, la evolución más reciente se caracteriza sobre todo por la concentración de los medios de producción agrícola y por la formación de grandes haciendas, bien emplazadas, muy especiali-

zadas y provistas de los más modernos adelantos técnicos. En 1961 existían unas 800 propiedades del Estado — la mitad en Voivodina —, con una superficie de 700.000 hectáreas y con 230 cooperativas de trabajo que cubren 180.000 hectáreas. Las pequeñas haciendas disponen de notables créditos, pero aún existen numerosos problemas por resolver, como por ejemplo reestructuración de las parcelas, abastecimiento de semillas seleccionadas y abonos y electrificación de los campos. Hoy, más que nunca, la agricultura yugoslava necesita el apoyo de la industria.

El desarrollo industrial y urbano

La industria se encuentra en una fase de evidente desarrollo, pero sus condiciones generales siguen siendo desfavorables, debido especialmente al atraso económico y técnico de los países balcánicos.

La herencia de antiguas estructuras pesa aún negativamente en la vida económica del país. Antaño, los turcos favorecieron tan sólo la artesanía, y después los austriacos solamente se interesaron por las industrias alimentarias. Los productos de las minas, explotados antes de la última guerra con ayuda de capitales extranjeros, eran exportados y la industria de transformación y de fabricación se localizaba en el Norte y Noroeste del país, cerca de la frontera con Austria y Hungría. La industria yugoslava, con evidente desventaja por carecer de modernos equipos de trabajo, produce poco y a un precio demasiado elevado. Por ello ha conservado en general un carácter artesano y manufacturero, si bien hay que reconocer que en el último decenio se han desarrollado algunos grandes complejos industriales del Estado.

Condiciones desfavorables

El atraso económico se debe también a la insuficiencia de las vías de comunicación. La densidad de la red ferroviaria supera escasamente los 4 km para cada 100 km² en la totalidad del territorio, siendo sólo de 1 km en las regiones dináricas. La velocidad comercial de los trenes es modesta: aproximadamente 30 km por hora en los mejores recorridos. Las cuencas mineras y los puertos del Adriático están mal comunicados, las tarifas de los transportes siguen siendo demasiado elevadas y el tráfico en los grandes nudos ferroviarios es poco intenso. Existen buenas carreteras en el Norte, pero el número de vehículos no empezó a aumentar hasta hace pocos años (572.867 en 1968, de los que 437.928 son automóviles). La autopista Belgrado-Zagreb ha sido prolongada por una parte hasta Liubliana y

Vista de Pula, en Istria (Croacia), con el circo romano. Sometida a la dominación romana desde el año 177 a. de J.C., conserva muchos restos de esta época, como las murallas, cisternas para el agua, templos, etc. Posteriormente estuvo bajo el dominio de los bizantinos y más tarde de los venecianos. Fue austriaca después del tratado de Campoformio (excepto durante un breve periodo en que estuvo bajo el dominio francés y llegó a ser la base naval más importante del imperio austro-húngaro. De 1920 a 1947 perteneció a Italia. (S.E.F.)





por otra hasta la frontera griega. Recientemente ha sido terminada la de Dalmacia. Es necesario subrayar la importancia económica de las redes ferroviarias construidas después de 1945 en Bosnia (Šamac-Sarajevo y Bihać-Spalato) y en Montenegro (Nikšić-Titograd).

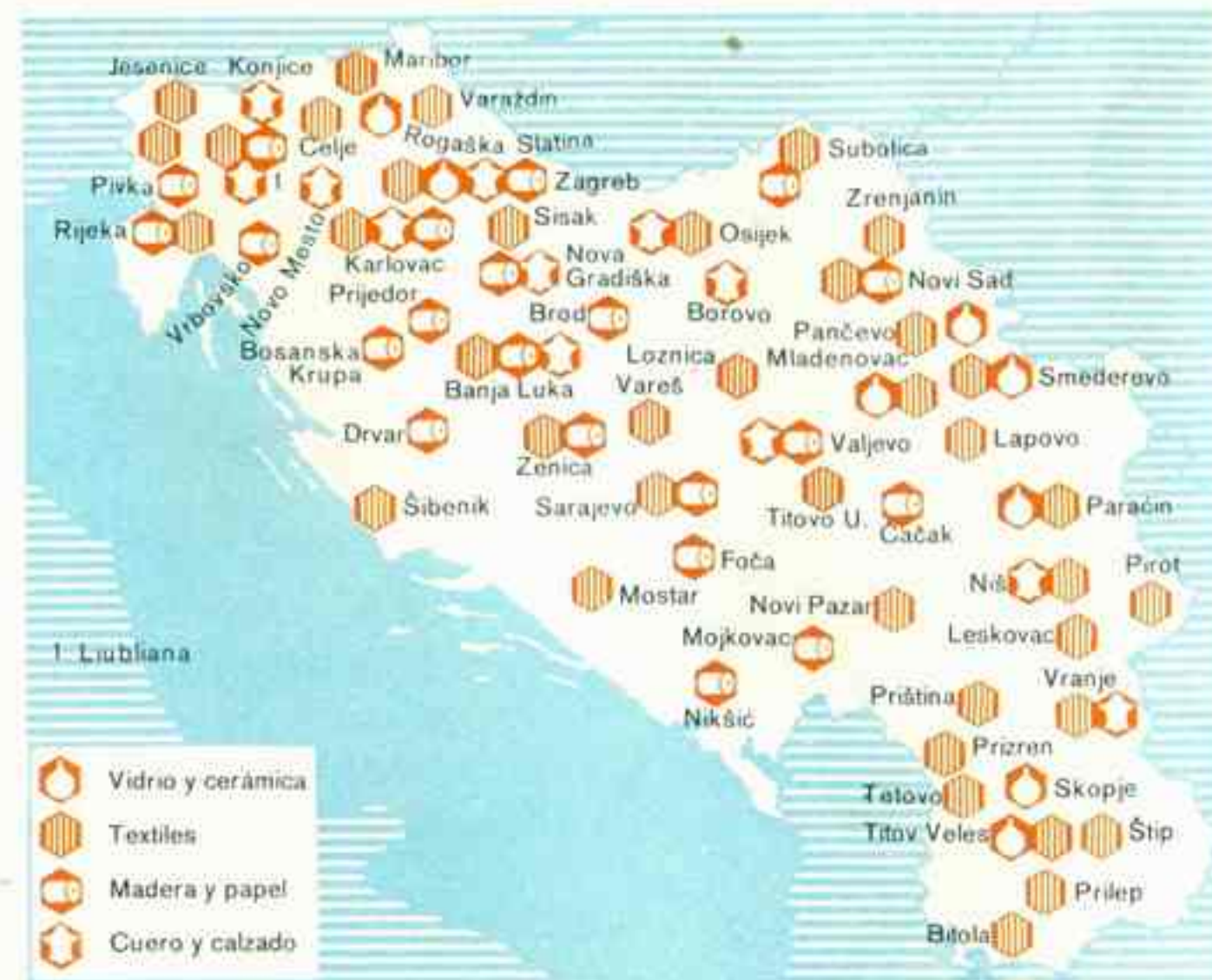
Las condiciones demográficas presentan un aspecto en apariencia más favorable. Pese a las elevadas pérdidas ocasionadas por la guerra, y que se calculan aproximadamente en 1.700.000 muertos, la po-

blación aumenta constantemente: de 1948 a 1968 se pasó de 15.772.000 a 20.154.000 habitantes (79 hab. por km²). El censo de natalidad alcanza el 18 por mil y el de mortalidad ha descendido al 8,6 por mil; no obstante, el de mortalidad infantil sigue siendo uno de los más elevados del mundo (61,4 ‰). La distribución de los habitantes se modifica lentamente, puesto que el porcentaje de la población urbana no cesa de aumentar. Después de la guerra, los campesinos empezaron a emigrar

a las ciudades: la juventud trabaja en las fábricas, que absorben así el exceso demográfico de parte de las regiones pobres.

El desarrollo de grandes centros industriales no se basa en la existencia de fuentes de energía: la dispersión de los yacimientos de carbón, que representan la más importante de estas fuentes, dificulta la explotación y agrava el problema de las comunicaciones; por otra parte, si el carbón de Raša (Arsia), en Istria, es de calidad superior, las nueve décimas partes

Rovini de Istria, en Croacia, con su pequeño puerto. Al fondo se ve el campanario de la catedral, parecido al de San Marcos de Venecia. Puerto pesquero e industrial, Rovini es también un notable y animado centro turístico veraniego. (S.E.F.)



MINAS E INDUSTRIAS DE YUGOSLAVIA. Los yacimientos de Yugoslavia son bastante variados y abundantes. En el pasado, los minerales extraídos se exportaban en su casi totalidad; actualmente, el desarrollo industrial es el principal objetivo de los diversos planes quinquenales.

de la producción total están constituidas por lignito y por carbón negro, inadecuado para la fabricación del carbón de coque, siendo necesario, por lo tanto, recurrir a la importación. El petróleo permite alimentar muchas esperanzas, pero hasta el momento la producción (2.700.000 t en 1969) sólo cubre una cuarta parte de las necesidades. El porvenir pertenece, sin lugar a dudas, a la energía hidráulica, que mantiene más del 50 % de la producción total de electricidad. En los últimos años se han construido, o están en vías de construcción, numerosas centrales modernas. Asimismo, la construcción de presas en Eslovenia, Croacia y Macedonia lleva un ritmo bastante rápido.

Yugoslavia es rica en minerales, cuya explotación ha sido siempre rentable y cuya exportación o transformación en el

país aseguran al Estado considerables reservas. El hierro se halla principalmente en Bosnia, el cobre en Servia oriental y la bauxita en Istria, Bosnia, Croacia y Montenegro. Las reservas de plomo, antimonio, cromo, molibdeno y tungsteno son bastante importantes en Europa. La mina de mercurio de Idria — que antes de la guerra pertenecía a Italia — es una de las más importantes de Europa. Y desde el punto de vista de la producción de minerales no ferruginosos, Yugoslavia figura entre los primeros países del mundo.

La industrialización

Se han obtenido resultados positivos a base de un rígido programa de industrialización. De acuerdo con él, incluso las pequeñas empresas han sido nacionalizadas.

Pero se comprobó que los objetivos del primer plan quinquenal eran demasiado ambiciosos y algunas dificultades exteriores impidieron la realización total del programa proyectado. En consecuencia, los objetivos del segundo plan (1957-1961) fueron los mismos, pero más modestos: desarrollo de la industria pesada y progreso económico de las regiones más atrasadas. Los objetivos del plan 1961-1964 se enfocaron hacia una expansión económica de un 14 % anual, mientras que el plan 1965-1970 ha previsto una disminución de la tasa de acumulación, favoreciendo el consumo.

Aumento general de la producción y desarrollo de la industria metalúrgica son las características esenciales de la reciente evolución. El más importante centro siderúrgico se encuentra en Zenica. Por su

parte, los altos hornos de Jesenice, Sisak y Zemun cuentan con modernas instalaciones y el problema del coque ha sido parcialmente resuelto con la construcción de las instalaciones de Lukavac, en Bosnia, donde se ensayan nuevos procedimientos. La metalurgia transforma los minerales no férricos en las cercanías de las minas — como ocurre en Bor — o de las centrales hidroeléctricas. Las fábricas de aluminio están situadas en Eslovenia y en Dalmacia. El esfuerzo productivo se enfoca también hacia la fabricación de maquinaria: agrícola, eléctrica, ferroviaria, etc. Recientemente, sobre todo en su relación con la agricultura, la industria química ha experimentado un notable incremento, creándose instalaciones industriales en Serbia, Eslovenia y Bosnia. La industria textil se extiende por Croacia, Eslovenia, Bosnia y Serbia (en 1969 la producción de tejidos de algodón ascendió a 96.000 t y a 35.000 los de lana); en las actividades de esta industria destacan, por su valor, la fabricación de alfombras tipo Esmirna, antaño de fabricación doméstica y ahora de fabricación industrial.

Los tradicionales centros industriales están en fase de expansión, como puede apreciarse en Eslovenia, los puertos dálmatas, las ciudades mineras de Serbia y Bosnia, los centros de industrias agrícolas de la llanura panónica y en las capitales de las seis repúblicas. Pero también existen nuevas instalaciones de notable importancia, como la fábrica "Litostroj", que produce material eléctrico en las cercanías de Liubliana, y la "Jugovinil", que fabrica objetos de material plástico en las proximidades de Split (Spalato). Sin embargo, lo que más sorprende al visitante occidental es el fabuloso progreso que se observa en las regiones subdesarrolladas de Macedonia, y más aún, de Bosnia y Montenegro. La población de la zona septentrional de Bosnia se concentra en las cuencas carboníferas y en el fondo de los valles, donde algunas fábricas cuentan con más de 2000 obreros.

Idéntica revolución se produce en Montenegro: pastores y labriegos, abandonando las altas montañas, afluyen al litoral, al valle del Zeta, a Nikšić y a Tito-grad. Pese a las grandes pérdidas sufridas en el transcurso de la segunda Guerra Mundial, la población de las cinco ciudades principales de la menor de las repúblicas yugoslavas no cesa de aumentar.

El desarrollo urbano

El crecimiento demográfico ha sido más intenso en las ciudades que son capitales de las diversas repúblicas. Las líneas arquitectónicas, la planimetría, la estructura social y la función de las ciudades

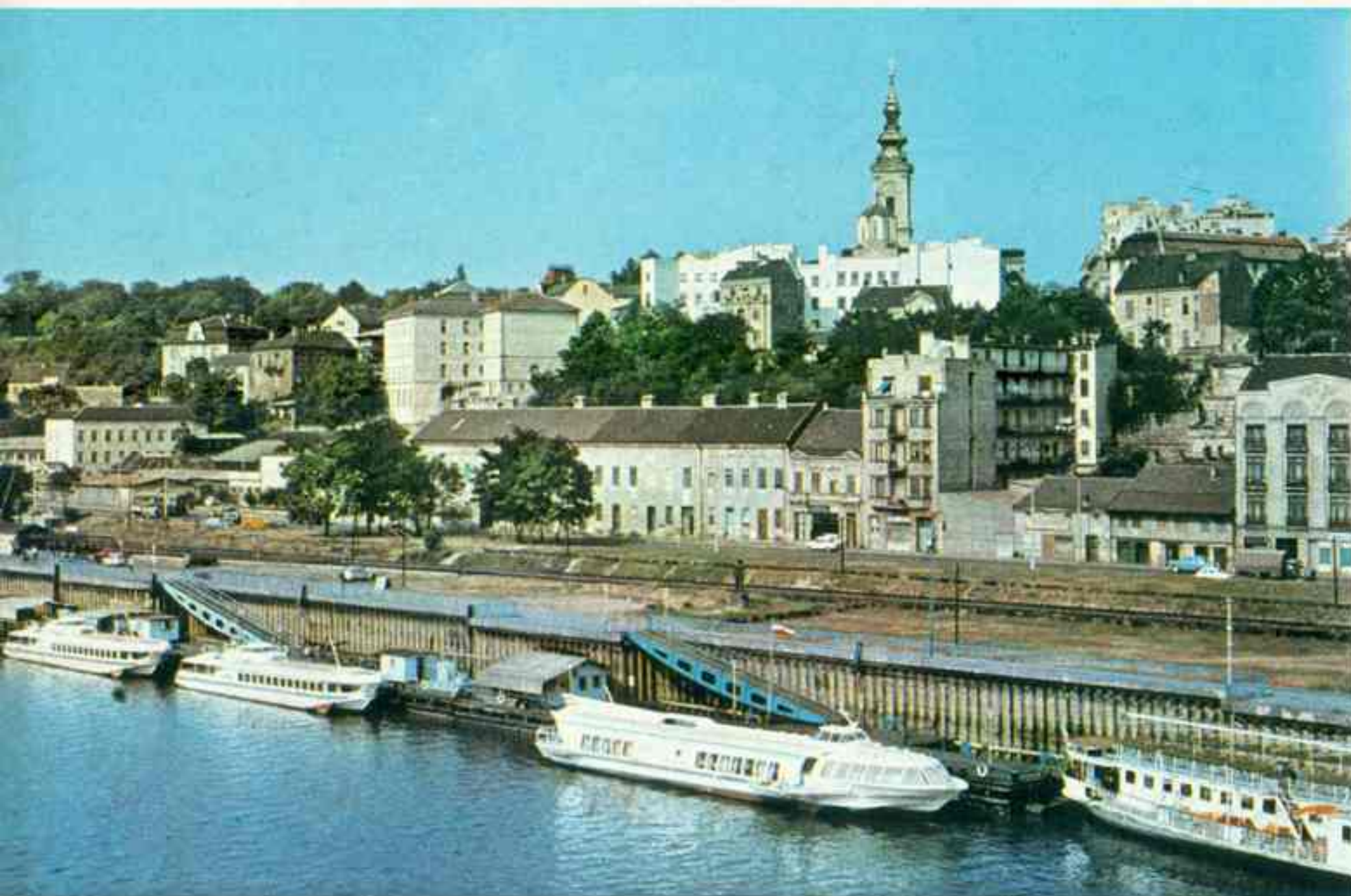


Panorama de Zagreb, capital de Croacia. A la izquierda se ve la catedral, el edificio más importante de la ciudad, dedicada a San Esteban y cuya construcción, en estilo gótico, se inició en la primera mitad del siglo XIII. Zagreb es un importante centro cultural y sede de la más antigua universidad yugoslava: en ella tuvo su origen el movimiento del ilirismo. (S.E.F.)

Panorama de Liubliana (Ljubljana), capital de Eslovenia. En la colina, a 364 m de altura, se yergue el castillo, que, en su forma actual, se remonta al siglo XV o principios del XVI. Liubliana, situada en una amplia cuenca a orillas del río Ljubljanica y rodeada de montañas, es una bella ciudad, con numerosos edificios y monumentos de severo estilo. (E.E.F.)



Belgrado (Beograd): el puerto a orillas del Sava. La capital de Serbia y del Estado yugoslavo aún conserva en parte el aspecto de una ciudad rural y oriental, debido a la existencia de numerosas tiendas de artesanos y a sus calles tortuosas; los barrios nuevos, creados después de las destrucciones ocasionadas por la segunda Guerra Mundial, ofrecen un notable contraste con el núcleo antiguo, siendo precisamente este contraste uno de los mayores atractivos de la ciudad. (S.E.F.)



yugoslavas reflejan, sobre todo, la acción de las distintas civilizaciones que han ejercido su influencia sobre el país. Los viejos poblados musulmanes, que siguen siendo más atrasados, han perdido parte de su población artesana. En cuanto a las ciudades de Dalmacia e Istria han cobrado nueva vida sólo gracias al turismo y a la creciente actividad de sus puertos. En cambio, Pula y Zadar (antes Pola y Za-

ra) no han progresado desde que fueron abandonadas por los italianos, lo que no sucede en Rijeka (Fiume) y Split (Spalato). Las ciudades que revelan mayor desarrollo son las de la llanura o los valles, antiguas fortalezas o residencia de la burguesía austriaca, servia o magiar. La población de Maribor, Novi Sad, Niš, Subotica, Ojisek y Liubliana está constituida en su mayoría por la clase obrera. Por doquier, el desarrollo del comercio estatal y de las industrias nacionalizadas ha contribuido a despoblar los campos vecinos. Numerosas ciudades-satélite, temporales o permanentes, aparecen junto a las cuencas hidroeléctricas, minas y grandes fábricas del sector metalúrgico.

Las capitales y las principales ciudades

Liubliana (Ljubljana, 178.000 hab.), capital de Eslovenia (Slovenija), situada en una cuenca al pie de las altas montañas, es una antigua ciudad de tipo austriaco, rica en construcciones barrocas; durante cierto tiempo fue la capital de las Provincias Ilíricas, creadas por Napoleón, y, recientemente, ha adquirido una importante función comercial tras la construcción de la red ferroviaria que comprende las líneas de Trieste, Fiume, Zagreb, Maribor-Graz y Klagenfurt.

Novi-Sad (123.000 hab.), en la Voivodina (Vojvodina), fue en el pasado un centro político y cultural de gran importan-

cia; en la actualidad se está transformando de mercado agrícola y ganadero en un centro industrial; cuenta con un aeropuerto y un puerto fluvial en el Danubio.

Sarajevo (218.000 hab.), capital de Bosnia-Herzegovina (Bosna i Hercegovina), fue fundada en el siglo XV por los turcos y estuvo bajo su soberanía hasta 1878. La larga dominación turca dio a la ciudad un aspecto característico, y aún conserva, en su parte antigua, los barrios musulmanes, llamados "de los minaretes". Esta huella oriental también perdura en Mostar (55.000 hab.), con sus mezquitas, bazares y el puente sobre el río.

La capital de Macedonia (Makedonija), Skopje (212.000 hab.) ha experimentado, en cambio, un extraordinario desarrollo, habiendo perdido casi totalmente su aspecto musulmán; tras su destrucción por el terremoto de 1963 está reanudando su actividad de floreciente mercado agrícola.

Titograd (39.000 hab.), capital de Montenegro (Vna Gora), se desarrolló alrededor de un castillo del siglo VI. Priština (44.000 hab.), en Kosovo-Metohija, fue residencia de los soberanos de Serbia hasta fines del siglo XIV; después sufrió una larga dominación turca y hasta 1913 no pasó de nuevo al dominio servio.

Por último, entre las ciudades más bellas de Yugoslavia se encuentra Dubrovnik (23.000 hab.), la antigua república marinera, que conserva intactos los vestigios de su glorioso pasado y que actualmente es un centro turístico de interés mundial. Fiume (Rijeka, 111.000 hab.) es la principal ciudad de Istria y conserva, en el núcleo antiguo, un aspecto típicamente veneto. Centro habitado en la época romana, de la que conserva algunos restos, conoció tiempos de esplendor durante el periodo comunal, así como en los siglos XVII y XVIII, cuando fue declarada puerto franco; en la actualidad es el mayor puerto yugoslavo e importante centro industrial. Split (109.000 hab.), surgida en el lugar donde Diocleciano mandó construir un gran palacio imperial, es un puerto pesquero y comercial, además de centro de industrias alimenticias y fábricas de cemento y de materiales plásticos. La antigua fortaleza turca, Niš (95.000 hab.), junto al Nišava, afluente del Morava meridional, es en la actualidad un centro comercial de gran importancia y cuenta con industrias químicas y textiles y una manufactura de tabaco. Maribor (91.000 hab.) se halla a orillas del Drava, en Eslovenia, y cuenta con industrias de cuero, textiles y mecánicas (motores y vehículos agrícolas). Pero las ciudades más importantes, con aspecto de verdaderas capitales, son sin duda alguna Belgrado (Beograd) y Zagreb.

Zagreb se desarrolló a lo largo del Sa-

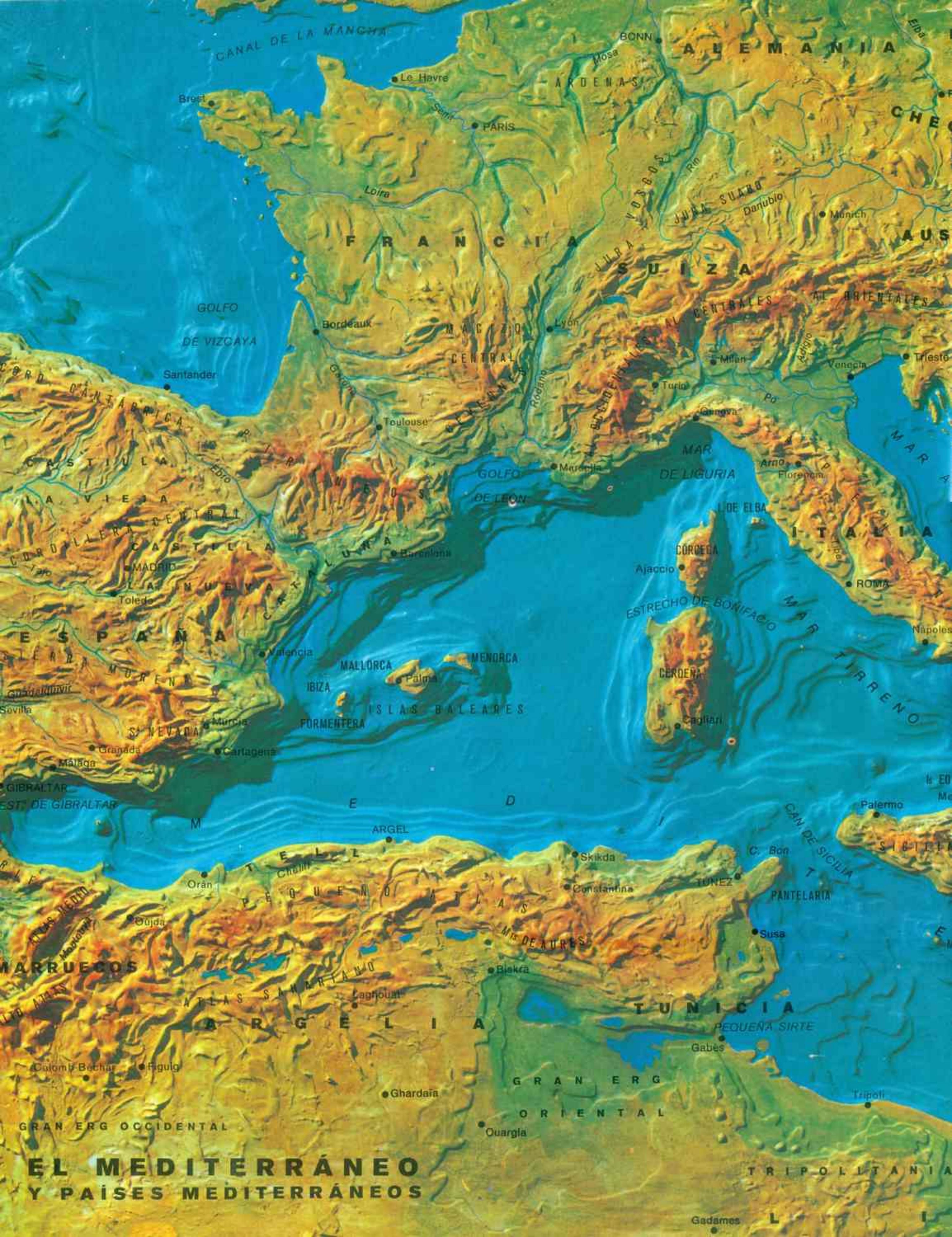


PLANO DE BELGRADO. La capital de la República Federal Socialista de Yugoslavia es una ciudad de 750.000 habitantes. Surgida en el siglo IV a. de J.C. como una fortaleza céltica (Singidunum), está situada, en espléndida posición, sobre una colina que domina la confluencia del Danubio y del Sava, y debido a esta favorable situación ha sido siempre uno de los principales puntos de unión entre Oriente y Occidente.



Belgrado: el modernísimo edificio sede del gobierno federal, construido en la periferia de la ciudad. El Estado federal yugoslavo está compuesto por seis repúblicas (y dos territorios autónomos), cada una de las cuales tiene su propia constitución y goza además de una amplia autonomía administrativa y financiera. (G. Mairani)





CANAL DE LA MANCHA

BONN

ALEMANIA

Le Havre

ARDENAS

PARIS

FRANCIA

SUIZA

JURA SUABO

Danubio

Monch

AUS

GOLFO DE VIZCAYA

Bordeaux

Lyon

MACIZO CENTRAL

ALPES CENTRALES

ALPES ORIENTALES

Santander

Toulouse

Marsella

Genova

Arno

Florença

Trieste

Venecia

Turin

MAR DE LIGURIA

ISOLA D'ELBA

ITALIA

ROMA

Napoles

ESTRECHO DE BONIFACIO

CORSEGA

Ajaccio

CERDEÑA

Cagliari

SICILIA

Palermo

CANAL DE SICILIA

PANTELARIA

Susa

TUNEZ

Skikda

Constantina

ARGEL

Orán

Chelma

PEQUEÑO ATLAS

MT. DE AURES

Biskra

Laghouat

ATLAS SAHARIANO

ARGELIA

TUNICIA

PEQUEÑA SIRTE

Gabes

Trípoli

GRAN ERG

ORIENTAL

Ghardaia

Ouargla

Colomb Bechar

Figul

GRAN ERG OCCIDENTAL

TRIPOLITANIA

Gadames

EL MEDITERRÁNEO Y PAÍSES MEDITERRÁNEOS





El parque nacional de Plitvice, en Croacia occidental. En esta zona de colinas, pobladas de bosques, con abundante fauna selvática y con un clima que se caracteriza por una lluviosidad excepcional, existen, a distintos niveles, dieciséis lagos formados por la lenta erosión de una meseta de rocas dolomíticas y calcáreas provocada por el río Korana. Los lagos superiores, excavados menos profundamente en las duras rocas dolomíticas, son muy amplios y tranquilos; los inferiores, en cambio, están mucho más hundidos en las calizas más blandas. (S.E.F.)

va, al pie del Medvednica (macizo de 1000 metros de altura), en el cruce de las carreteras del Adriático, de Hungría y de Austria y en contacto con distintas regiones de Eslovenia y Croacia. También la posición geográfica y la situación de Belgrado son muy favorables para el desarrollo de una gran ciudad; en ella convergen las carreteras del Sur (Salónica, Sofía y Estambul), del Este (Puertas de Hierro, Budapest y mar Negro), del Oeste (Eslovenia y Eslovenia) y del Norte (antiguo imperio austro-húngaro), cruzándose, precisamente, en la confluencia del Sava y del Danubio; sin embargo, a pesar de estas ventajas, Zagreb se vio siempre más favorecida en muchos aspectos, por lo menos hasta fines del siglo XIX. Zagreb ha sido un centro comercial de productos venecianos, austriacos y húngaros; bajo el impulso de una burguesía activa, la ciudad se extendió, protegiéndose de las inundaciones, primero sobre las colinas que dominan el Sava y después a lo largo de las carreteras paralelas al curso del río (Ilica, del croata *ulica*, carretera), habiendo conservado el aspecto tranquilo, un poco barroco, típico de la provincia austriaca; nunca fue ocupada, ni siquiera amenazada, por los turcos.

Por el contrario, el desarrollo de Belgrado se vio amenazado y perturbado por las vicisitudes de los conflictos austro-turcos; durante mucho tiempo, sus calles mal empedradas, las casas bajas y con balcones y las pintorescas tiendecillas de los artesanos le dieron un marcado aspecto oriental. Su fortaleza, actualmente rodeada por un parque, fue a menudo escenario de sangrientos combates y el barrio de madera de la ciudad padeció frecuentes incendios. Sólo a partir de 1804 y, sobre todo, desde 1919, la extraordinaria posición de Belgrado pudo cumplir una misión importante como capital de Serbia (Srbija) y luego de Yugoslavia. En 1830, Belgrado contaba solamente con 30.000 habitantes, pero en el transcurso del siglo XX el ritmo de crecimiento ha aumentado en forma muy considerable; hoy la ciudad tiene, con los suburbios, cerca de 703.000 habitantes, mientras que Zagreb cuenta sólo con 491.000. Nuevas industrias se han creado al Sudoeste, en Rakovica y Zelezniki y, al otro lado del Sava y del Danubio, las ciudades-satélite de Semlin y Pancevo, grandes mercados de productos panónicos, se han convertido en sendos centros industriales y comerciales.

El desarrollo de las ciudades atestigua, sin duda, el renacimiento económico de la nueva Yugoslavia. Pero, a su vez, la rápida urbanización presenta nuevos problemas, porque por una parte exige una producción agrícola en constante aumento y por otra plantea, en forma dramática, el

insoluble problema del alojamiento. La industrialización, por lo tanto, tiene sus límites. Para satisfacer la expansión del consumo es preciso que la agricultura se modernice y ésta no puede alcanzar tal meta si la industria no le proporciona maquinaria y abonos. La producción industrial es muy limitada y se ha de recurrir a la ayuda extranjera. Y puesto que las divisas extranjeras no pueden ser obtenidas más que a través de la exportación de productos agrícolas (tradicional en la época anterior a la guerra) no puede comprometerse el porvenir de la agricultura con un exceso de industrialización. Este es, pues, uno de los círculos viciosos en que se debate la economía del estado yugoslavo y que obstaculiza la solución del problema de la tan deseada independencia económica.

Yugoslavia y el Mundo

La emigración

El crecimiento demográfico ha provocado, desde hace un siglo, constantes corrientes migratorias hacia países extranjeros. Desde 1870 a 1940 miles y miles de agricultores, seguramente más de medio millón, se han visto obligados a salir de su país para huir de la miseria y de las crisis agrarias. Se les encuentra, en grupos bastante numerosos, en la región de los Grandes Lagos, en la zona nororiental de Estados Unidos, en el delta del Mississippi, en los bosques del Canadá. Algunos han llegado, incluso, hasta el Brasil y a Australia, otros han regresado al país natal tras haber hecho fortuna. Son los llamados "americanos", que han construido villas en la costa, han modernizado los pueblos

Sveti Stevan, en la costa adriática y cerca de Budva, es un islote fortificado, unido a tierra firme por un pequeño istmo de arena. Debe su nombre a la iglesia de San Esteban, levantada en el siglo XV. En Sveti Stevan hay un hotel formado por un conjunto de casitas de pescadores, dotadas de todas las comodidades modernas, muy frecuentado por turistas de todos los países. (G. Mairani)



Vista de Rijeka. Situada en el fondo del golfo de Quarnaro, la ciudad istriana, que conserva en sus barrios antiguos un aspecto típicamente veneciano, es el principal puerto comercial de Yugoslavia. Tras la primera Guerra Mundial, de 1920 a 1924, constituyó un estado libre e independiente. (Titus)

El ayuntamiento de Sarajevo, capital de Bosnia-Herzegovina. La ciudad se levanta en el mismo lugar donde antaño hubo un castillo señorial, y en su parte más antigua, que se extiende a modo de anfiteatro sobre las orillas del Miljacka, conserva un aspecto oriental, con mezquitas y barrios musulmanes dominados por minaretes. (E. Dulevant)



y trazado carreteras. Algunas islas, como Vis y Krk, viven, en parte, de las transferencias de sus conciudadanos emigrados. En el extranjero, los yugoslavos han conservado sus costumbres, fundando sociedades folklóricas, como en Pittsburg o Cleveland; su función económica y política no es, ciertamente, despreciable.

El comercio con el extranjero

El comercio de Yugoslavia con el extranjero se halla en vías de expansión, aunque la balanza comercial, en conjunto, resulte deficitaria. La mitad del tráfico por el Danubio se halla en manos de compañías yugoslavas. La marina mercante, aniquilada durante la guerra, ha sido reconstruida, y buques oceánicos y de cabotaje sirven la mayor parte del comercio con el extranjero, que se desarrolla por vía marítima en mayor proporción que por carretera o ferrocarril. Cinco astilleros de construcciones navales trabajan a pleno ritmo. También la marina de guerra ha sido notablemente reforzada. Fiume, en una magnífica posición al fondo de una rada muy protegida, se halla unida a Sušak, y su puerto, pese a su posición excéntrica dentro del país, está en relación con las regiones de tierra adentro, forestales e industriales, mucho mejor comunicado que otros puertos de la costa adriática. Reformado e industrializado después de 1946, se ha convertido en un gran puerto mediterráneo, afortunado competidor de Trieste, y desde luego, el más importante de todos los puertos yugoslavos. La aviación comercial, por último, se halla en vías de desarrollo, habiéndose creado líneas internacionales.

La estructura del comercio exterior se

halla sujeta a las bruscas fluctuaciones impuestas por la situación política. Sería inútil analizarla en sus detalles: las direcciones del intercambio han variado cuatro veces por lo menos en veinte años (1940-1960). Yugoslavia recibe cereales, carbón, algodón y maquinaria de Occidente; y vende madera, maíz, fruta, tabaco y minerales a Gran Bretaña y a Francia.

Pero en la actualidad se señalan nuevas corrientes: intercambio de maíz y minerales con productos textiles y aparatos eléctricos y ópticos con Austria y Suiza; de productos agrícolas con coque y máquinas, con Alemania occidental; exportación de materias textiles y de cemento, e incluso de maquinaria, a países menos desarrollados que Yugoslavia, como son el Próximo y Medio Oriente, sobre todo Turquía, Egipto, India, Pakistán, Etiopía y Birmania.

El turismo

Por último, en la economía de Yugoslavia tiene gran importancia el turismo. Es un país que ofrece muchas bellezas naturales y una gran variedad de aspectos: altas montañas alpinas o dináricas, playas adriáticas y cañones montenegrinos y cuevas del kars, como las de Postumia, visitadas cada año por millares de turistas. Las fuentes termales y minerales de Serbia y de Eslovenia son célebres desde la época romana. El folklore es muy atractivo y los tesoros artísticos — desde las mezquitas de Macedonia o Bosnia a los monasterios ortodoxos de Metohija y Serbia, y desde las iglesias románicas a los palacios renacentistas de Dalmacia — se cuentan entre los más ricos y raros del mundo. En 1939 visitaron Yugoslavia

unos 720.000 turistas y después de la guerra su número ha crecido siempre: 873.000 en 1960 y 3.887.430 en 1968. Suizos, alemanes y austriacos invaden el litoral todos los veranos. Los franceses organizan cruceros de corta duración. Los "americanos" de ascendencia yugoslava afluyen, principalmente, a las localidades costeras y los italianos, tras la mejora de relaciones entre ambos países, visitan Istria y Dalmacia. Pero para que el turismo alcance el auge que ha conseguido en otros países es necesario que las comunicaciones internas, las carreteras, así como las condiciones de confort de hoteles y residencias sean sensiblemente mejoradas; aun queda mucho por hacer en este campo. Nuevas estaciones de deportes de invierno se están instalando en Eslovenia y en Montenegro; Dubrovnik y las islas del Sur van preparándose también para la temporada invernal. El *camping* se ha difundido mucho entre la juventud.

Yugoslavia, en términos internacionales, es una potencia danubiana, la más importante de las naciones balcánicas. También ha adquirido una sólida posición en el Mediterráneo. Pese a las tradicionales dificultades económicas, que dependen de la geografía y de la historia, y gracias a la vitalidad y al patriotismo de su pueblo, este país puede ejercer hoy día una función importante en el campo político mundial. Estado de economía socialista — el régimen interno está inspirado en principios marxistas —, su política de descentralización, con la formación de comunidades y empresas "autosuficientes", suscita mucho interés en los países de reciente independencia, con los que ha establecido estrechas relaciones.

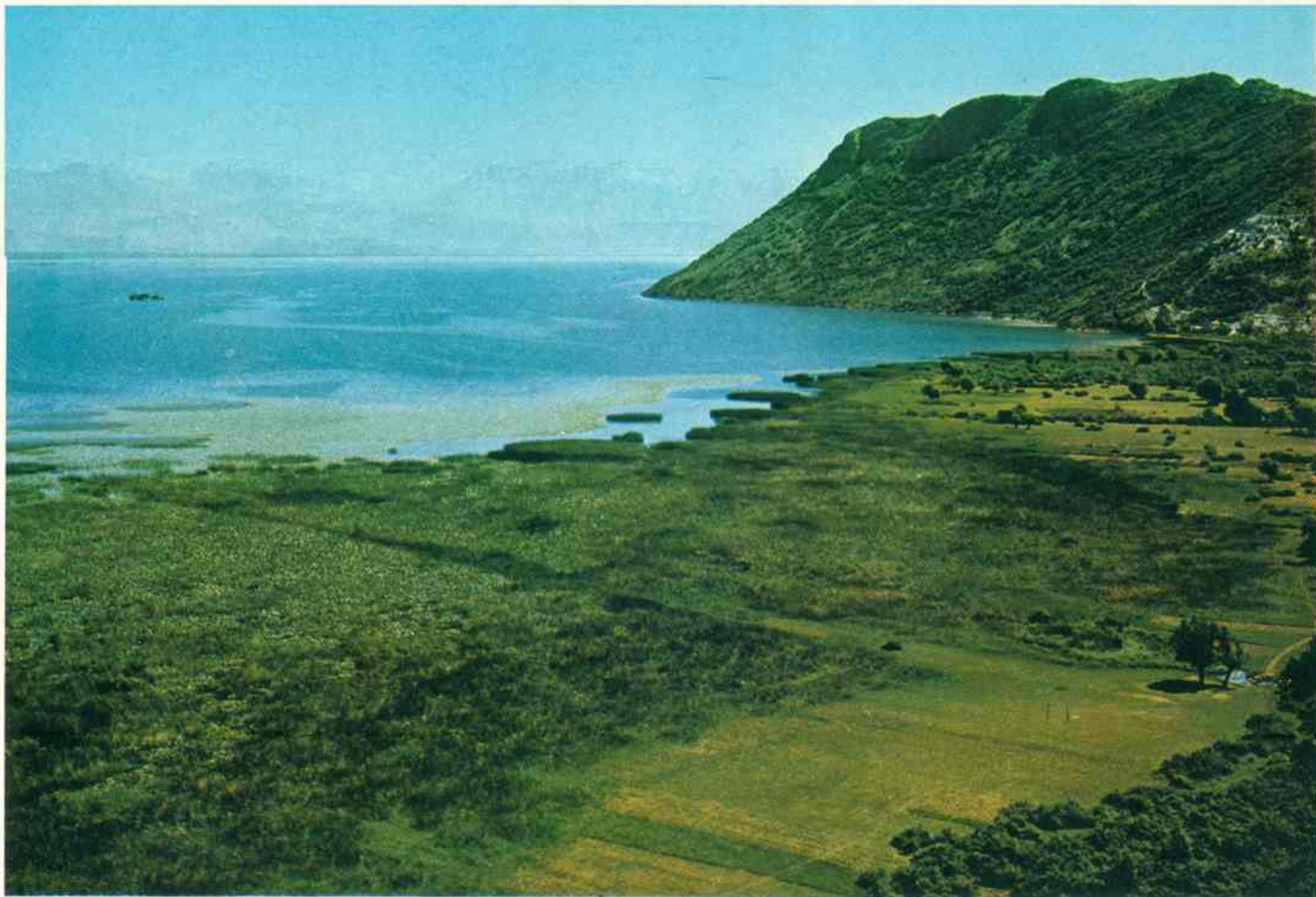
No obstante, Yugoslavia se halla entre los dos grandes bloques actuales y orienta su política exterior hacia una prudente neutralidad. Entre amenazas y promesas, Yugoslavia pretende tirar "por el camino de en medio", sin duda el más ventajoso. En la prueba y en la lucha ha reforzado su unidad nacional; y se espera que pueda asegurar, al mismo tiempo, su renacimiento y su independencia económica.

BIBLIOGRAFIA

Cvijic, J.: *La Péninsule balkanique*, Paris, 1918. - Ancel, J.: *Peuples et nations des Balkans*, Paris, 1930. - Visconti-Prasca, S.: *La Jugoslavia e gli jugoslavi*, Milán, 1938. - Melik, A.: *Jugoslaviya*, Zagreb, 1952. - Tomasevich, J.: *Peasants, Politics and Economic Change in Yugoslavia*, Stahford-Londres, 1955. - Bobrowsky, C.: *La Yugoslavia socialiste*, Paris, 1956. - Byrnes, R. F.: *Yugoslavia*, Nueva York y Londres, 1957. - Domenach, J. M. y Pontault, A.: *Jugoslavia*, Milán, 1962. - Caire, G.: *L'economie iugoslave*, en "Economie et civilisation", IV, Paris, 1962. - Blanc, A.: *Géographie des Balkans*, Paris, 1965. - Migliorini, E.: *Profilo geografico della Regione Balcanica*, Nápoles, 1965. - *Statisticki Godisnak*, Belgrado, 1967.

Albania

El lago de Shkodër, situado en la frontera entre Yugoslavia y Albania, ocupa una cavidad de origen kársico y tiene por emisario al río Bojana, que desemboca en el mar Adriático. Su superficie varía notablemente según las estaciones, y los gobiernos yugoslavo y albanés han puesto en práctica en él un amplio y ambicioso plan de saneamiento. En las aguas del lago se encuentra una abundante y variada pesca. (S.E.F.)



Albania (*Shqipëri*, el "país de las águilas") es uno de los países más montañosos y salvajes de Europa. Se abre al Adriático, con una costa muy recortada, y su superficie, de 28.748 km², es inferior a la de Bélgica y sólo ligeramente superior a la de la isla de Sicilia. Su población se calculaba, en 1968, en unos 2.019.000 habitantes, con una densidad que apenas alcanza los 70 por km². La capital, Tirana

(Tiranë), hace treinta años sólo contaba con unos 20.000 habitantes, pero en la actualidad tiene 169.300. Se trata de un país muy subdesarrollado todavía, tanto por la naturaleza de su territorio como por su historia; la agricultura es aún primitiva y la industria se halla en sus comienzos. Basta considerar, para dar idea de su situación, que es el único país europeo que hasta 1947 no tuvo líneas férreas.

Un paisaje áspero

Dos tercios del territorio se encuentran a una altitud que supera los 1000 metros, y todo el país se halla rodeado, por la parte del continente, por una barrera de macizos que alcanzan más de 2000 metros. La estructura geológica y la morfología son muy complicadas y ofrecen gran variedad: al Norte, los Alpes albaneses, de



ALBANIA

rocas calizas, son tan abruptos como en Montenegro y presentan agudas crestas, circos glaciares y altiplanicies cortadas por profundos valles, con abundantes morrenas que le confieren un aspecto alpino. Sobre las llanuras yugoslavas de Kosovo y Metohija se elevan altos macizos, atravesados por el curso medio del Drina; las llanuras kársticas alternan con antiguos relieves peniplanizados en Korap, Dëjës, Lopës y Mirditë. En el Sudeste y en el Sur, lo mismo que en el centro, los relieves dináricos, con intercalaciones de macizos cristalinos, son menos elevados; algunas cuencas se hallan hundidas, estando aún ocupadas por lagos, como ocurre en Macedonia. Las cadenas costeras, violentamente replegadas, dominan un litoral rocoso que se dirige de Nordeste a Sudeste, al Sur del golfo de Valona.

La red hidrográfica no facilita la penetración a través de estas montañas. El Drina Negro, emisario del lago de Ohrid, une pequeñas cuencas cenagosas y forma impresionantes gargantas, salvadas por frágiles puentes de madera. Los ríos de la

vertiente mediterránea no alcanzan la frontera yugoslava, y sus valles superiores sólo forman estrechas hendiduras. Solamente las cuencas de Korçë y de Ohrid, así como el valle del Drina Blanco, que viene de Metohija, constituyen los raros pasos hacia la Macedonia interior, que en la época romana señalaban la *Via Egnazia*, ruta de las caravanas que llevaban a Macedonia los productos itálicos.

En las montañas todavía viven familias patriarcales, reunidas en clanes — estirpes o tribus —, que han conservado sus costumbres tradicionales. Estas antiguas costumbres (respeto a la fe jurada, derecho a la venganza, etc.) aún se hallaban en vigor hace poco tiempo y el sistema tribal tiene tal fuerza que incluso ha tenido que ser reconocido por el régimen actual. En consecuencia, macizos montañosos y valles están divididos en células de economía cerrada y las actividades humanas se limitan a la artesanía y a la cría del ganado. En las mayores alturas predominan los pastos, favorecidos por el clima húmedo (3000 mm de lluvia anual) y los frescos veranos (media de julio: 17° C).

La montaña, por último, es un refugio; junto con la cabaña del pastor, el tipo de construcción más difundido es la casa-fortaleza de piedra (*kula*), especie de torre cuadrangular, con muros de considerable altura y espesor y pocas ventanas, en la que se refugiaban los jefes y las mujeres. En el Sur, en cambio, el régimen feudal sustituyó al régimen de clan y aparece, como sucede en Macedonia, el *çiflik*, o gran casa de campo.

Pequeñas llanuras y terrenos pantanosos

Sólo la séptima parte del territorio albanés está formada por llanuras, que se extienden a lo largo de los ríos y del litoral, con anchuras de 10 a 30 km. Protegida tierra adentro por la barrera montañosa, Albania se abre hacia el Adriático, pero estas regiones bajas son muy pantanosas, mucho más que las de cualquier otra parte de la costa del Mediterráneo. Los torrentes que descienden de las montañas depositan aluviones en cantidades más o menos considerables, discurren por los conos de deyección, se "capturan" unos a otros y colman las bahías costeras, semicerradas por bancos de arena y arcillas miocénicas.

El clima, suave en invierno — son muy raras las heladas — se vuelve muy caluroso en verano, con exceso de humedad. El paludismo es muy corriente y antes de la última guerra la mitad de la población se hallaba afectada por esta enfermedad. Los pantanos no están desecados, y en algunas llanuras, como la de Myzeqeja, se

producen inundaciones durante el invierno. El cultivo sólo es posible en las zonas más secas, por ejemplo, en el valle del Erzen, o en aquellos lugares donde se han realizado amplios trabajos de avenamiento. La costa no presenta lugares adecuados para el establecimiento de un gran puerto. Sólo el golfo de Valona (Vlorë), protegido por la isla de Sazan, tiene cierta importancia.

Una zona de colinas populosas

La región más poblada es la zona de contacto entre la montaña y la llanura, formada por llanos en terraza, más secos, por conos de deyección fértiles y por colinas modeladas en los depósitos terciarios; en estos lugares la densidad de la población supera los 60 habitantes por km². En la desembocadura de los grandes valles se encuentran los mayores centros comerciales: Shkodër, Tirana, Elbasan y Berat. En cuanto a las condiciones térmicas, el clima es aún mediterráneo. Las lluvias son más abundantes en otoño que en primavera y el verano es muy seco en el Sur, donde, en compensación, el máximo pluviométrico de marzo-abril es más alto. En las laderas, la vegetación de tipo mediterráneo se mezcla con el bosque de encinas, pinos y castaños. En los valles y fondos de las cuencas se cultivan cereales — más maíz que trigo — y árboles frutales: albaricoqueros, melocotoneros e higueras en el centro y agrios en el Sur, y sobre todo olivos, más abundantes en el Norte que en el Sur y más en el interior que en el litoral.

Las orillas del lago de Shkodër forman una región aparte. Los pescadores, como los del lago de Ohrid, emplean barcas de fondo plano, llamadas *lundras*. En este lugar el nivel de vida es relativamente bueno y los terrenos son de regadío. Toda esta región de colinas fue el foco de una antigua civilización y aún hoy es el centro económico del estado de Albania; en ella se concentra la mayor parte de las instalaciones agrícolas e industriales.

Estructura política y económica

Albania, proclamada república el 11 de enero de 1946, es, según la constitución de marzo del mismo año, modificada con diversas enmiendas en julio de 1950, una democracia popular, centinela del bloque comunista en el Mediterráneo. Desde el punto de vista étnico y lingüístico, es un país unido; se habla una lengua indo-europea (en cuyo vocabulario, sin embargo, existen muchísimos elementos eslavos, griegos, turcos y latinos) que se divide en dos dialectos: el *tosco* en el Sur y el *ghego* en el Norte. El tosko ha sido declarado

El relieve en el valle del río Devol, en Albania meridional. El aspecto natural de Albania es de una gran aspereza: las montañas, salvajes e inaccesibles, y las escasas y pantanosas llanuras constituyen los elementos típicos de su paisaje. Esta naturaleza hostil explica en parte el atraso y aislamiento en que durante tanto tiempo ha permanecido el país. (S.E.F.)



recientemente lengua nacional. Las minorías étnicas son poco numerosas; solamente hay un 4 % de eslavos y griegos. En cuanto a la religión, la mitad, aproximadamente, de la población es musulmana; los ortodoxos (menos del 8 %) viven en su mayoría en las provincias meridionales, y los católicos (6,1 %) en la provincia de Shkodër. Muchos albaneses se encuentran dispersos por el mundo; unos 915.000 viven en Yugoslavia (Macedonia, Kosovo, Metohija y Montenegro), y centenares de miles se encuentran en Grecia, Italia y, sobre todo, en Estados Unidos.

Albania es un estado joven, cuyos habitantes, desde tiempos muy antiguos, tuvieron que enfrentarse con los turcos, oponiéndoles una feroz resistencia, encarnada por *Skanderberg* (Jorge Castriota, 1403-1467). El país no logró su verdadera independencia hasta 1913, en virtud de la Conferencia de Londres. El reinado de un príncipe austriaco (Guillermo de Wied), impuesto por las grandes potencias, fue de corta duración. Después de la primera Guerra Mundial se reafirmó la independencia de Albania, y en 1928, el presidente Ahmed Zogü se proclamó rey del país; no obstante, años después (abril de 1939), se vio obligado a huir a consecuencia de la invasión italiana, tras la cual Albania fue anexionada a la Corona de Italia. Durante la segunda Guerra Mundial, el país fue teatro de una dura lucha entre las tropas italianas y las greco-yugoslavas y, a partir de 1943, fue ocupado por los alemanes. La guerra costó a Albania la pér-

didada de casi el 2,5 % de su población y del 37 % del patrimonio inmobiliario y la mitad del zootécnico. Después de la guerra, las controversias albano-yugoslavas, a las que se entremezclaban sutiles cuestiones ideológicas, étnicas y económicas, obstaculizaron la buena marcha de los planes de desarrollo económico: los dos primeros bienales (1947-1948 y 1949-1950) y el tercero y cuarto quinquenales. En los años que siguieron a la guerra, Albania orientó primero su política hacia la URSS y a otras repúblicas socialistas, y después hacia la China comunista, a cuya ideología se ha adherido al fin definitivamente.

La reforma agraria

La ley del 20 de agosto de 1945 decidió la expropiación de las grandes propiedades que, antes de la guerra, representaban más del 52 % de las tierras cultivadas. Unas 300.000 hectáreas fueron distribuidas entonces entre familias pobres de las montañas, o entre labradores no propietarios, a razón de cinco hectáreas por cada familia compuesta por seis miembros. Pero a diferencia de las demás democracias populares, las cooperativas ocupan aún modestas extensiones. Los rebaños que excedían de 400 cabezas han pasado a ser propiedad del Estado. Los efectos de la reforma agraria apenas empiezan a dar sus frutos en lo que respecta a la producción agrícola, debido a la preponderancia de la cría de ganado y de los cultivos mediterráneos o de arbustos.

Además, sólo se cultiva el 17,8 % de las tierras. Los grandes trabajos que se han emprendido corresponden a la bonificación de los terrenos pantanosos del lago de Shkodër y del de Maliq, así como de las llanuras situadas entre los ríos Seman y Shkumbi o Shkumbini.

El cereal más difundido, el maíz, cubre más del 30 % del suelo cultivado, extensión ligeramente superior a la destinada al trigo. Los rendimientos son bajos, de manera que la cosecha de cereales es insuficiente y hay que importar grano. Durante la dominación italiana se extendió bastante el cultivo de la remolacha azucarera, especialmente en la llanura bonificada de Maliq, y hoy día funciona una moderna fábrica azucarera en Korgë. Las esperanzas puestas en la agricultura se basan en la mejora y expansión de los cultivos industriales: el algodón y el arroz podrían proporcionar buenas cosechas en las llanuras cenagosas, en las que ya se extiende la patata; el tabaco, producto tradicional, podría convertirse, como

Una mujer albanesa con el traje tradicional. En los últimos años, el uso de estos vestidos ha sido casi abandonado; no obstante, se encuentran todavía, sobre todo durante determinadas fiestas, algunos albaneses que aún los llevan. Los de las mujeres son particularmente vistosos y ricos: el de las cristianas es rojo y plisado y el de las musulmanas consiste en unos amplios calzones ceñidos a los tobillos. (Vergani)





Una casa rural de la región de Shkodër. Hay dos tipos principales de casas rurales albanesas: al Norte, la "kula" o casa fortaleza, con torres defensivas en los ángulos, y al Sur, el "çiflik", el gran caserío aislado. Actualmente se han difundido las granjas colectivas modernas y funcionales, en las que cada familia posee una casa con un pequeño huerto. (S.E.F.)

ocurre en Turquía, en un gran artículo de exportación. Actualmente está en vías de realización la creación de numerosos olivares y molinos de aceite.

La cría de animales, cuyo principal producto es el queso *kackaval*, se ve perjudicada por unas condiciones higiénicas atrasadas y con muchos prejuicios; por ejemplo, es imposible difundir la cría de cerdos entre los musulmanes. Los bovinos se encuentran en número inferior a las ovejas y a las cabras (427.000 bovinos, en comparación con 2.870.000 ovinos y caprinos); caballos, asnos y mulos son poco numerosos.

La puesta en marcha de la industrialización

Junto con las industrias alimentarias, los recursos mineros pueden garantizar cierto progreso en la economía albanesa. Los lignitos de las cuencas del mioceno de Tirana y Tepelenë son pobres, pero en cambio es muy importante la mina de betún natural de Selenica (de una riqueza del 87%), que ya fue explotada por los italianos. Las hematitas y el cobre del Pukë y el cromo de Kukës, Krum y Pogradec (127.000 toneladas de contenido en cromo en 1967, lo que significa ocupar el

primer lugar de Europa) son buenos recursos para la exportación. Los yacimientos petrolíferos, que se hallan en manos de sociedades inglesas, francesas e italianas, se encuentran en la zona de Kuçovë, en el valle del Devol (un total de 1.091.000 toneladas en 1967), con una refinería situada en el mismo lugar y un oleoducto que llega hasta el puerto de Valona; una segunda refinería, mayor y más moderna, se ha levantado en Cërrik, cerca de Elbasan.

La explotación de estos recursos y la creación de otras diversas industrias tropiezan con numerosos obstáculos: por ejemplo, inexperiencia de la mano de obra, carencia de técnicos (hasta hace poco tiempo proporcionados por la URSS), mediocre calidad del material y, sobre todo, escasez de vías de comunicación. El primer tramo ferroviario, de 43 km (Durrës-Peqin), de la línea Durrës-Elbasan, fue inaugurado el 7 de noviembre de 1947; el segundo (32 km) en diciembre de 1950, y la línea Durrës-Tirana (37 km) en marzo de 1948. En 1964 las líneas ferroviarias albanesas sumaban 151 km.

Sin embargo, es muy pronto para poder juzgar el esfuerzo que se ha llevado a cabo. La evolución de este país subdesarrollado ha recibido un considerable empuje gracias a nuevas disposiciones jurídicas, entre ellas, la de la emancipación de la mujer (antaoño medio esclavizada); la difusión de la higiene; la asistencia médica; la instrucción, declarada obligatoria en 1952, y la creación de escuelas agrarias y técnicas. El porvenir de Albania, aislada tras su ruptura con la Unión Soviética, está vinculado al de los demás países balcánicos y a su amistad con China.

BIBLIOGRAFIA

Bourcart, J.: *L'Albanie et les Albanais*, Paris, 1921. - Almagià, R.: *L'Albania*, Roma, 1930. - Castiglioni, B., Milone, F. y Sestini, A.: *L'Albania*, Bolonia, 1943. - Skendi, S.: *Albania*, Nueva York, 1956. - Marini, B.: *Albania, oggi*, Bolonia, 1964.

Un edificio público del partido comunista en Tirana. Desde que cortó bruscamente sus relaciones con la URSS, Albania se ha vinculado muy estrechamente con la China comunista, de la que recibe ayuda económica y asistencia técnica a fin de mejorar su agricultura e incrementar las prospecciones mineras. (A. Vergani)



Malta



Vista de La Valletta, capital de Malta. Situada en un promontorio rocoso que se extiende hacia el mar, entre las dos ensenadas de Puerto Grande y Puerto Marsamuscetto, la ciudad debe su nombre a Jean Parisot de La Valette, Gran Maestro de la Orden de San Juan, que regia los destinos de la isla a mediados del siglo XVI. Es el centro urbano más importante de ese pequeño país y durante muchos años fue una poderosa base aeronaval inglesa, cuando la isla aún era colonia de la Corona. (G. Mairani)

Malta no es una sola isla, sino un pequeño archipiélago, situado a unos 90 km de Sicilia y que comprende tres islas: Malta propiamente dicha, donde se encuentra la bahía y el puerto de La Valletta, y otras dos islas menores, Gozzo y Comino. El conjunto abarca una superficie de 316 km², con una población que se aproxima a los 314.000 habitantes. La densidad, por lo tanto, es muy elevada: más de 1000 habitantes por km².

Los recursos de Malta son de orden económico y militar. Los económicos son, desde luego, muy modestos. El suelo es rocoso y la capa de *humus* muy delgada; la cantidad anual de lluvias resultaría suficiente, pero estas aguas se dispersan y en la isla no existen manantiales ni árboles. La propiedad se halla extraordinariamente fragmentada. El cultivo se limita a muy pocos productos, que se destinan

al consumo local: trigo, cebada, patatas, tomates y uva para vino.

Se han creado algunas industrias de transformación, como fábricas de pastas para sopa, de tejidos, de medias y de muebles y manufacturas de tabaco. Es muy típica, en Gozzo, la producción artesana de encaje de bolillos. Las exportaciones son muy modestas, y en cambio las importaciones son considerables: Malta ha de importar la mayor parte de los productos necesarios para sus habitantes y para atender las diversas actividades de la isla; por esta razón, las importaciones representan el 90 % del comercio total. De este 90 %, tres cuartas partes proceden de Gran Bretaña (tarifa preferente) y el resto de Sicilia. El exceso de mano de obra no encuentra suficiente acomodo, aunque la base naval inglesa ocupe gran parte de ella. El problema crucial es el de la emi-

gración, que debería ser más intensa: sólo de esta forma el nivel de vida de esta isla superpoblada podría mejorar.

Lugar de encuentro o de paso

El archipiélago de Malta es un resto de antiguas montañas mediterráneas hundidas. Fue habitado desde tiempos muy antiguos, como lo demuestra la presencia de fósiles humanos, de antiguos templos y de muchas pinturas rupestres. Sus habitantes fueron, cronológicamente, los fenicios, griegos, cartagineses, romanos y árabes.

La isla fue conquistada por Rogelio el Normando, pero después de la batalla de Benevento (1266) cesó la dominación suaba y empezó la angevina, pasando finalmente al dominio catalano-aragonés. La población de la isla continuó creciendo durante todos estos siglos por las aporta-



El templo neolítico de Hagiar Kim. Malta fue probablemente uno de los más antiguos centros de la civilización neolítica, de la que se han encontrado numerosos restos: los principales son los templos megalíticos y muchísimas estatuas de piedra que representan figuras femeninas. (G. Mairani)

ciones de elementos normandos, sicilianos y españoles, sin contar cierto número de griegos y hebreos. En 1530, cuando llegaron los Caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén, el "tipo" maltés ya se había fijado. Dicho tipo, físicamente se halla emparentado con el árabe, pero este carácter se debe más a las aportaciones hispano-sicilianas (entre los siglos XII y XVII) que a los 200 años de ocupación islámica. La lengua maltesa, que según una tradición es de origen fenicio, en su estado actual está formada por palabras árabes e italianas, pero con morfología árabe; consta asimismo de un elevado número de palabras inglesas, y se habla en la isla junto con el inglés y el italiano. Por lo tanto, los malteses cultos conocen esos tres idiomas; además, la clase elevada habla, por regla general, en francés.

Malta es sede universitaria y cuenta con numerosas escuelas para la enseñanza primaria y secundaria.

Evangelizada desde muy antiguo por los primeros cristianos (San Pablo llegó a la isla después de un naufragio y permaneció en ella tres meses), Malta abrazó muy pronto la religión católica y, natural-

mente, la conservó bajo las dinastías de los angevinos, de los reyes aragoneses y bajo el gobierno de los Caballeros. La influencia del clero es decisiva y la parroquia es una circunscripción administrativa e incluso electoral.

La isla de los Caballeros de Malta

Desde 1530 a 1798 Malta fue gobernada por los Caballeros de la Orden de San Juan de Jerusalén, que seguían defendiendo la Cristiandad, desde hacía cinco siglos, contra los infieles. La Orden de Malta fue fundada por Gerardo de Jerusalén en la época de la primera Cruzada. Creada como orden hospitalaria, acogió numerosos cruzados y muy pronto se convirtió en orden hospitalaria y militar a un tiempo, primero con sede en Palestina y, más tarde, en Rodas. Pero, expulsados de esta isla cuando los turcos la conquistaron en 1522, los Caballeros recibieron el dominio de Malta como compensación y por voluntad del emperador Carlos V, quien les asignó la misión de detener la ofensiva turca y, especialmente, limpiar de piratas el Mediterráneo. Cuando, en 1565, los turcos atacaron Malta, el Gran Maestre Jean Parisot de La Valette, apoyado por toda la población, sostuvo con energía el asalto y obligó a los turcos a retirarse. Esta victoria fue decisiva y señaló el principio de la decadencia del imperio otomano; la feliz jornada todavía se conmemora en la isla el 8 de septiembre. En 1834 la Orden se trasladó a Roma.

Los Caballeros fomentaron la prosperidad de la isla, pues la Orden, a partir de 1565, recibió de casi todos los soberanos de Europa espléndidas donaciones, que los Grandes Maestres destinaron al embellecimiento de la isla; su hospital de Victoriosa era el más famoso de Europa. Además, los Caballeros levantaron numerosas edificaciones; pese a las muchas

expoliaciones, todavía se encuentran en Malta abundantes vestigios de su antiguo esplendor. Los Caballeros se hallaban agrupados según sus idiomas nativos, y a cada grupo correspondía un convento, que tenía la misión de defender una parte de las fortificaciones. La mayoría de estos conventos se encuentran aún en buen estado de conservación.

Malta, hoy

En 1798 Napoleón se apoderó de la isla, pero hubo de abandonarla poco después, tras la derrota de Abukir. Entonces se establecieron en ella los ingleses, que tomaron posesión definitiva de la isla en 1801, convirtiéndola en colonia de la Corona Británica. En 1947 Malta obtuvo un estatuto de autogobierno y el 21 de septiembre de 1964 consiguió, en el seno de la Commonwealth, la completa independencia, con el nombre de Estado de Malta. Gran Bretaña mantiene actualmente en ella bases aéreas.

La importancia estratégica de Malta ha sido excepcional durante siglos; en efecto, situada en el centro del Mediterráneo, sus abrigadas y profundas ensenadas pueden albergar escuadras numerosas, en tanto que su roca relativamente blanda puede ser excavada con facilidad para construir seguros refugios subterráneos.

Por estos motivos, la marina inglesa creó en ella una poderosa base naval. Pero, en la actualidad, con la profunda transformación experimentada por los armamentos, el valor estratégico de la isla no sólo ya no es el mismo, sino que incluso casi ha dejado de tenerlo. Por ello, el Almirantazgo británico ha tomado la decisión de convertir una parte del arsenal en astilleros civiles.

Por último, pese a la enorme capacidad receptiva subterránea, aún no bien utilizada, Malta se convierte, en tiempo de guerra, en un pesado lastre para quien deba utilizarla, porque, ante todo, hay que preocuparse del suministro para la subsistencia de los habitantes de esta isla excesivamente poblada y con tan pocos recursos naturales. En efecto, como se recordará, Malta padeció una intensa carestía en los años 1941 y 1942, época en que el asedio aeronaval por parte de alemanes e italianos fue más intenso. Sin embargo, continúa siendo, con las instalaciones de La Valletta, un puerto de primer orden en tiempo de paz.

BIBLIOGRAFIA

Genet, R.: *Malte et son destin*, París, 1933. - Maurois, A.: *Les Grandes Escales: Malte*, París, 1933. - Luke, H.: *Malta An Account and an Appreciation*, Londres, 1949. - Evans, J. D.: *Segreti dell'antica Malta*, Milán, 1961. - Luke, H.: *Malta*, Londres, 1962.



 MALTA

Grecia

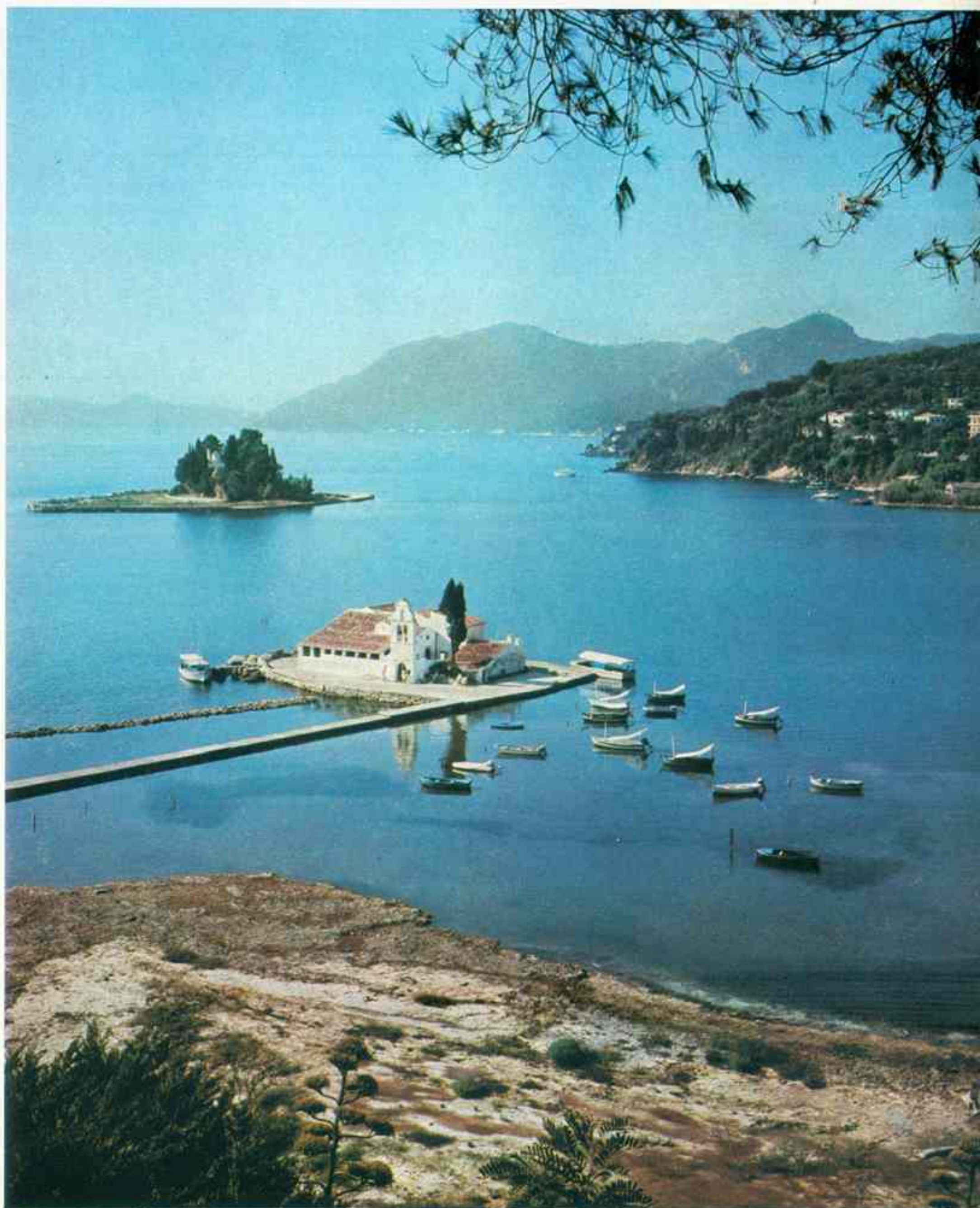
Grecia, como estado independiente, sólo existe desde 1830. Anteriormente era una región geográfica, de confines no muy bien definidos, que no correspondían precisamente al mundo griego o helénico; era en realidad un conjunto de límites más amplios, pero más vagos, que variaban de una época a otra. A partir de 1830 fue ensanchando su territorio, pero sin llegar a englobar entre sus fronteras a todos los griegos. Grecia da la impresión de estar constituida tanto de aspectos actuales como de todo aquello que la cultura griega representó en el pasado.

Paisajes regionales

Los caracteres físicos del país han ejercido una influencia decisiva en la vida de los griegos, imponiendo una forma de existencia que se refleja todavía en la economía actual. Sin embargo, estos caracteres no son uniformes; en un territorio de 131.944 km² se encuentran constantes variaciones y profundos contrastes de paisaje. Grecia está formada esencialmente por regiones de costas muy recortadas y por mares sembrados de islas, pero también está sólidamente vinculada al continente, en contacto con Albania, Yugoslavia, Bulgaria y Turquía. El Norte de Grecia, en estrecha relación con el mundo balcánico, lleva impresa, necesariamente, su huella; desde el punto de vista humano es la única zona de la Grecia moderna que se encuentra en los límites del mundo griego antiguo o fuera ya de sus confines. Dirigiéndose hacia el Sur, se penetra en el dominio puramente mediterráneo; el contraste secundario que se observa se debe a la oposición entre la vertiente occidental, generalmente abrupta, y las regiones orientales, mucho más abiertas al mar.

El territorio septentrional

Toda la Grecia septentrional presenta paisajes de amplios horizontes, montañas más redondeadas y llanuras más amplias que el resto del país. Al Norte del mar Egeo, Tracia y Macedonia prolongan el macizo de los Rodopes, que recuerda los macizos hercinianos de Europa occidental. Entre rellanos y dorsales residuales, que alcanzan casi los 2000 metros, las cuencas de hundimiento constituyen llanuras, como las de Serre, Drama o la an-



Corfú (Kérkira): vista de la ensenada de Kanoni (cerca de la capital de la isla), cuyo nombre deriva de una batería que había en este lugar en la época de la dominación francesa (fines del siglo XVIII). El islote que se ve en primer término, en el que se encuentra el monasterio de Vlakherne (siglo XVII), está unido a tierra firme por un puente de cemento de 700 m de longitud. En la otra isla, según la antigua leyenda, desembarcó Ulises. (G. Ricatto)



El monte Parnaso, de 2457 m, que se eleva al Norte del golfo de Corinto, cerca de Delfos, en el límite entre Filadelfia, Fócida y Beocia. En la antigüedad estuvo consagrado a la Madre Tierra y después a Apolo y Dionisios. La estructura geológica de Grecia es muy compleja y el relieve se presenta muy fraccionado. Los montes de Grecia central y occidental son una continuación del sistema dinárico y por este motivo presentan caracteres de tipo kárstico. (E. Dulevant)

tigua Filipi, en las que los ríos discurren lentamente y las aguas se estancan formando verdaderos lagos en la estación de las lluvias. La costa es llana y poco recortada; sólo la península de Calcídica adelanta hacia el mar sus prolongaciones, semejantes a dedos, la más septentrional de las cuales acaba en el monte Athos. Dos islas, Thaso y Samotracia, ocupan el mar de Tracia. Son muy escasos los buenos fondeaderos o los puertos naturales: Kavalla se ha desarrollado alrededor de un escollo aislado, donde los buques pueden atracar con facilidad y debe su importancia al comercio del tabaco. El valle del Axios, abre una vía de penetración hacia el interior, hacia Yugoslavia, y desemboca en una amplia llanura aluvial.

Este lugar es una encrucijada de caminos, por el que antiguamente pasaba la vía Egnatia, que iba desde el Adriático hasta el mar de Tracia.

Tesalia

Tesalia, con sus llanuras rodeadas de montañas — Ossa (1978 m) y Pelio (1651 m) al Este, que la separan del mar; al Norte el Olimpo, punto culminante de Grecia (2917 m); la cordillera del Pindo y el Tymfristós, al Oeste, y los montes Othrys al Sur — y con las colinas que rodean el golfo de Volos, presenta, como la Grecia septentrional, un continuo alternarse de zonas húmedas con amplias extensiones en las que el suelo adquiere el aspecto de estepa seca y polvorienta. Las aguas del Peneo, atraviesan un estrecho surco, hendido entre las calizas del Olimpo, donde los imponentes árboles, los ar-

bustos y las lianas forman, en verano, un violento contraste con la abrasada llanura; éste es el valle de Tempe, cantado por los poetas.

En estas regiones el clima es generalmente duro; los inviernos son fríos; a fines de otoño caen abundantes lluvias, que no se producen en el auténtico clima mediterráneo. El verano es casi siempre

seco, y aunque los aguaceros son frecuentes la temperatura es sofocante en los valles del interior. La población evita las malsanas llanuras y se establece en las colinas o en las laderas de las montañas. La vertiente del Pelión, que desciende hasta el golfo de Volos, participa en mayor grado de la suavidad del clima mediterráneo, lo que convierte a la activa ciudad de Volos y su puerto en un lugar muy agradable.

Las regiones occidentales

Las regiones occidentales, Macedonia occidental y Epiro, deben sus características a la existencia de una serie de cadenas montañosas paralelas a la costa — la más alta es la del Pindo (monte Smolikas, 2637 m) —, que descienden hasta el mar en un escarpado declive. Estas cordilleras están abundantemente bañadas por las lluvias y en consecuencia se hallan recubiertas de bellísimos bosques, sobre todo en la zona septentrional. Entre las cordilleras se abren valles y pequeñas cuencas, a veces ocupadas por pintorescos lagos, como los de Kastoria o Ioannina.

Al Sur, la Acarnania y la Etolia mantienen el aspecto montañoso de la Grecia noroccidental; pero el golfo de Arta, el valle de Aqueloo y la cuenca de Agrinión reciben, más directamente, la influencia del mar.

A lo largo de la costa, con la que están en conexión a través de su relieve, las is-



FORMACIÓN HISTÓRICA DE GRECIA. La reconstitución del territorio helénico se produjo gradualmente: anexión de las islas Jónicas (1864), del distrito de Arta y Tesalia (1881), de la isla de Creta (1897) y, al finalizar las guerras balcánicas (1912-1913), del Epiro meridional, Macedonia y Tracia. Incluso después de la primera Guerra Mundial, Grecia confió durante cierto período en recuperar las antiguas colonias helénicas del Asia Menor, pero tuvo que abandonar este ambicioso sueño ante la firme y enérgica reacción que ofrecieron los turcos bajo el nuevo gobierno de Kemal Atatürk. (Doc. A. Bon)



las Jónicas presentan, a diferencia de la tierra firme, ricos y cuidados cultivos y una población muy numerosa.

Grecia central y el Peloponeso

Grecia central y el Peloponeso (o Morea) nos introducen en el corazón del paisaje clásico griego: mar y tierra están aquí estrechamente vinculados. La abundancia de montañas, que parecen entrecruzarse unas con otras; la variedad de las rocas, entre las que siempre dominan las calcáreas y los mármoles, y la dispersión de pequeñas llanuras a orillas del mar o aisladas entre las montañas, dan al viajero la impresión de un paisaje siempre nuevo. Al Sur del valle del Esperqueo, las altas montañas (Oeta, Parnaso) superan ampliamente los 2000 m (el Parnaso 2457 m) y conservan restos de bosques de pinos y abetos. A sus pies se extienden los valles de la Lócrida, la Fócida y la Beocia, expuestos a los fríos vientos invernales, pero en cambio muy calurosos en verano. Hacia el Sudeste se extiende, en dirección al mar, la punta de Ática,

donde aparecen las características mediterráneas.

Unida al continente por el estrecho istmo de Corinto, la península del Peloponeso presenta un complejo ambiente físico. Las montañas se elevan bruscamente en las costas septentrionales (región de Acaya), rodean los valles de Arcadia, que siempre fueron una región de refugio, y después se ramifican para formar la península de Messene, la gran cresta rocosa del Taigeto (2404 m), que acaba en el cabo Matapán (en griego, Tamiarés), y el macizo del Parnon; una ramificación menos importante se dirige hacia el Este, en Argólida. Se han podido formar, asimismo, diversas llanuras: al Norte y al Este las de Corinto y Argos; al Sur, los valles del Eurota y Messene, tan cálido este último que en él maduran los plátanos, y al Oeste, los amplios horizontes de la Élide.

En estas zonas, el clima puede variar según la orientación, la distancia al mar y la altitud. Las regiones abiertas hacia el Oeste son más húmedas y más verdes; en sus valles interiores las temperaturas o son excesivamente calurosas o demasiado

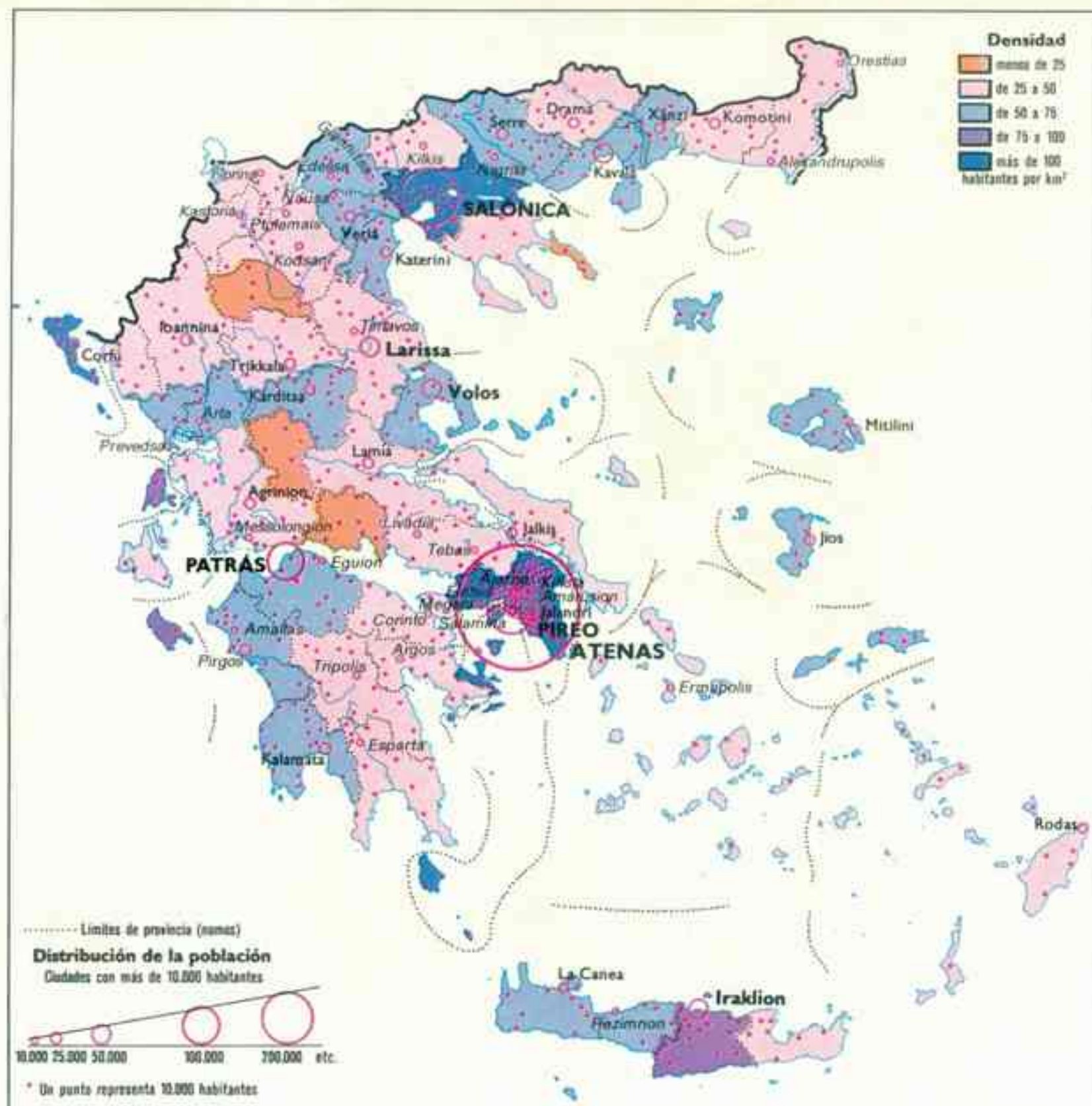
frías, poco propicias para los cultivos mediterráneos: la Arcadia, cuyas llanuras se encuentran a 600 u 800 metros de altura, tiene escasos viñedos y ningún olivar, pero conserva restos de bosques de encinas y algunos valles verdes y ubérrimos. Las zonas orientales son más secas; los calores estivales y la larga insolación de las zonas calcáreas producen la impresión de constante sequía, acentuada por la irregularidad de las precipitaciones y la permeabilidad del suelo. Las aguas de lluvia se recogen en el fondo de las cuencas, de las que luego salen a través de estrechos barrancos excavados en las rocas permeables; a veces, si estos cauces subterráneos se obstruyen, puede formarse un lago, como el de Stinfalo. En Beocia, importantes trabajos han permitido secar el lago de Copaïs y destinar el terreno a cultivo.

Las islas del Egeo

Las islas, por su estructura, están vinculadas al continente; aparecen como las cimas de las cordilleras que unían la península balcánica a Asia Menor y que el hundimiento del mar Egeo cubrió en par-

La costa griega de Arkitsa, situada frente a Eubea, Grecia es uno de los países europeos con mayor perímetro de costas (15.000 km), y ningún punto del interior, a excepción de la parte noroccidental, se halla a más de 80 km del mar. (G. Ricatto)

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN GRECIA. Las mayores densidades corresponden a los grandes centros urbanos de reciente desarrollo (Atenas, El Pireo, Salónica) o a las regiones de explotación agrícola intensiva, que pueden ser antiguas (Corfú, islas Jónicas) o modernas (Grecia septentrional y occidental). La mayor parte de las grandes ciudades son asimismo puertos.



te. Las Espóradas septentrionales señalan la continuación de los montes Oziris y se adelantan hacia Lesbos (Mitilene) y Chios. La isla de Eubea y el Ática parecen prolongarse para formar las Cícladas; la gran isla de Creta o Candia, que limita el Egeo por el Sur, y las de Karpazos (Scarpauto) y Rodas, forman un gran arco que llega hasta las recortadas penínsulas de la Anatolia sudoccidental.

En estos lugares se nota siempre la influencia del mar, pero los paisajes son muy variados; en las islas mayores — Lesbos, Chios, Rodas y, sobre todo, Creta — se encuentran llanuras fértiles y admirablemente cultivadas, con un clima bastante fresco en Lesbos, pero ya casi africano en Creta. El paisaje más típico es el de las Cícladas, en las que los árboles son escasos y donde el hombre se ve obligado a aprovechar el terreno labrando terrazas en las laderas; en verano los vientos regulares del Norte mantienen una temperatura más fresca que la del continente, pero las lluvias son débiles y, a partir de junio, el intenso sol parece quemar y da a todo el paisaje un característico tono rojizo, en el que destacan los pueblecillos blancos y los viñedos verdes y algunos pocos frutales que consiguen vivir al amparo del viento.

Pese a los contrastes que existen entre estas islas soleadas y las montañas boscosas y nevadas del Pindo y entre los frutales de Messene o de Creta y las estepas polvorrientas de Macedonia, no cabe duda de que se encuentran algunos aspectos comunes, como, por ejemplo, la extensión de las montañas, que ocupan el 80 % de la superficie, y la sequedad, debida a la larga insolación estival, a la irregularidad de las precipitaciones y a la escasez de las corrientes de agua; todas estas condiciones resultan poco favorables para el buen desarrollo de la vegetación.

Recordemos, también, que los últimos episodios de la historia geológica del país son muy recientes, ya que el suelo del mundo egeo posee una acentuada inestabilidad, que a menudo se manifiesta con violentos terremotos y por la presencia de volcanes, uno de los cuales se halla todavía en actividad: el de Santorin, la antigua Thera.

Una república de monjes

En el extremo de la península del Aguion Oros, la más oriental de las tres penínsulas de Calcídica, se eleva el monte Athos, el monte santo, donde viven comunidades de monjes. Convertido en residencia de ermitaños en el siglo VII, tuvo su máximo esplendor en el siglo XV, existiendo entonces treinta monasterios que contaban con mil monjes cada uno. Actualmente, quedan aún veinte monasterios, con un millar de monjes de rito ortodoxo. Su regla, aprobada por el emperador de Oriente, Constantino Monomaco, en el siglo XI, establece una vida de duras renunciaciones; una de las normas prohíbe el acceso al monte a las mujeres e incluso a las hembras de los animales.

Los monasterios del Monte Athos, por un privilegio reconocido por los turcos y ratificado en 1927, gozan de completa autonomía administrativa y constituyen una república bajo la soberanía del estado griego.

Del pasado al presente

En el transcurso del tiempo se establecieron en esta parte del mundo mediterráneo pueblos de distintos orígenes y, desde principios del tercer milenio a. de J.C., en estas orillas brillaron las civilizaciones de los pueblos mediterráneos, cuyo centro era la isla de Creta.

Una de las primeras civilizaciones

Los helenos llegaron, desde el Norte, en oleadas sucesivas: los aqueos hacia el siglo XX a. de J.C. y los dorios hacia el XII. El pueblo griego se fue formando con estos diversos elementos, y en el siglo VIII a. de J.C. se había extendido ya por toda el área egea, la zona meridional de la península balcánica, por las costas de Asia Menor y Chipre; se hallaba dividido en numerosísimas comunidades, algunas de las cuales se convirtieron con el tiempo en las grandes "ciudades-estado" clásicas. Más tarde, el movimiento de colonización, que se produjo entre los siglos VIII y VI a. de J.C., creó nuevas comunidades en las costas del mar Negro y Cirenaica, en la Italia meridional y en Sicilia, e incluso en España y en la Galia; en este amplio cuadro se sitúa la gran época



El paseo de los Leones de Nasso, en Delos, pequeña isla de las Cícladas. Máximo centro religioso del Egeo en la antigüedad clásica, Delos está hoy deshabitada y constituye, por sus espléndidas ruinas, uno de los más interesantes núcleos arqueológicos de Grecia. El paseo se extiende frente al antiguo lago Sacro, hoy colmatado; las estatuas de los leones se remontan a los siglos VII y VI a. de J.C. (G. Ricatto)

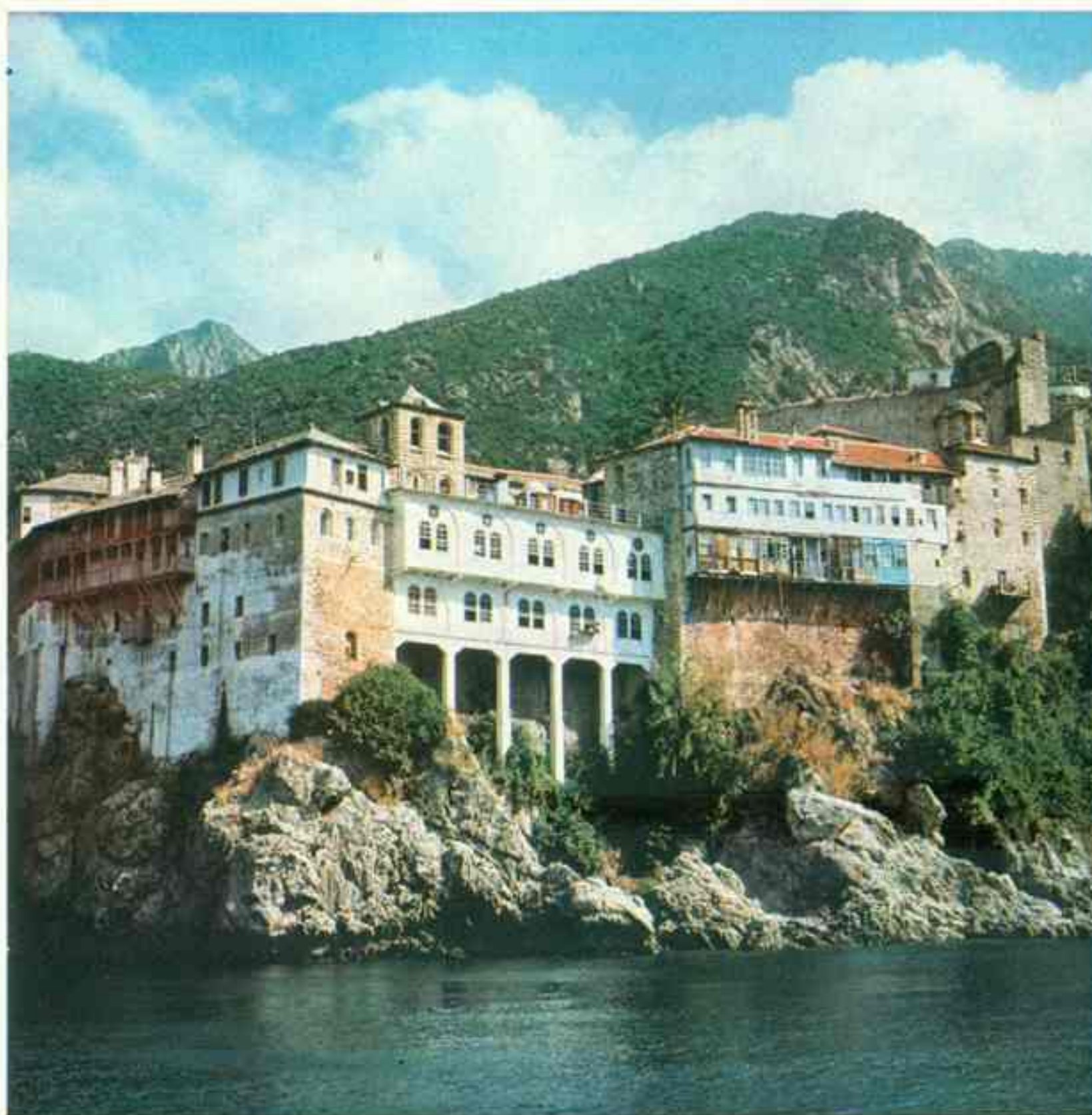
de la civilización griega. Sin embargo, el centro de dicha civilización se mantuvo en el restringido espacio comprendido entre las Termópilas y Esparta, ciudad que llegó a alcanzar los 20.000 habitantes (Atenas tenía 40.000 en el período de su apogeo) y que aunque su horizonte político estuvo limitado por las próximas montañas, supo crear una civilización propia y original.

En el siglo IV, el helenismo, por obra de Alejandro Magno, se extendió a todo el Oriente y, tiempo después, a consecuencia de la conquista romana, se difundió también por Italia y, por último, todas las provincias imperiales recibieron su influencia. Cuando el Imperio Romano se derrumbó, bajo la acometida de los bárbaros, el helenismo ocupó culturalmente el lugar de Roma en el Mediterráneo, y así Bizancio o Constantinopla (hoy Estambul), convertida en la nueva Roma, fue durante mucho tiempo la guardiana de la tradición clásica. Pero en aquel imperio griego, cuyo centro se encontraba en el Bósforo, Grecia sólo era una oscura provincia, atacada, en los siglos VII y VIII, por las hordas eslavas, hostigada por árabes y normandos y, finalmente, conquistada y ocupada en la época de la cuarta cruzada (1204).

Tras la toma de Constantinopla por los turcos, en 1453, y la subsiguiente conquista de todo el antiguo Imperio Bizantino, Grecia entró en el período más oscuro de su historia. Separada, durante más de tres siglos, del resto del mundo, se convirtió en uno de los países más pobres de Europa. Hay que darse cuenta de la situación en que entonces se hallaba el país, junto con ciertas condiciones físicas, para comprender mejor los problemas con los que Grecia hubo de enfrentarse. Las antiguas urbes habían podido prosperar desarrollando cierta actividad industrial y comercial además de sus recursos agrícolas; pero la decadencia se inició cuando las grandes rutas comerciales ya no pasaron a través de los puertos griegos. Entonces, todas las zonas, salvo raras excepciones, como Corinto, volvieron a la vida rural, con un radio de acción muy limitado. Con la disminución de la población, nuevos elementos extraños volvieron a establecerse en tierras griegas: los pastores valacos se instalaron, con sus rebaños, a lo largo de las montañas del Oeste, y los turcos intentaron colonizar Grecia con grupos de albaneses.

El renacimiento del pueblo griego

Sin embargo, ninguna de estas circunstancias logró destruir el pueblo heleno; numerosos griegos habían huido al extranjero, y crearon ricas y activas comunidades en el Sur de Rusia y Rumanía. En la



Vista de Micono (Mykonos), isla granítica y árida del archipiélago de las Cícladas, que se ha convertido recientemente en un visitado centro turístico. Típico pueblo mediterráneo, de casas blancas, Micono es famoso por los molinos de viento y por las numerosas capillas votivas erigidas por pescadores y marineros para impetrar la protección divina contra los peligros del mar. (G. Ricatto)

El monasterio de Gregorio, uno de los veinte monasterios del monte Athos; fue fundado en el siglo XIV, sobre una roca cortada a pico sobre el mar, por un monje cenobita que tenía este nombre. Cada uno de estos conventos, rodeados por muros fortificados, comprende una iglesia y varias capillas. En su interior se guardan muchas obras de arte: mosaicos, frescos, objetos de orfebrería, ricas colecciones de manuscritos y magníficos códices miniados. (S.E.F.)



Rodas; los dos altos pilares con las estatuas de los ciervos, emblema de Rodas, situadas en el lugar donde se encontraba el célebre Coloso, la enorme estatua que representaba al dios Sol. En el centro se halla la fortaleza de San Nicolás, dominada por un torreón cilíndrico. (G. Ricatto)

La Tholos de Marmaria o Rotonda, uno de los más espléndidos monumentos de Delfos, en Fócida. El conjunto, que se remonta al siglo IV a. de J.C. y cuyo uso se ignora, constaba de un peristilo dórico de 20 columnas, al que se llegaba por un basamento con tres escalones, que rodeaba un recinto circular. Junto con otros templos, formaba parte de un santuario de Atenas, cerca del cual pasaba la vía sacra que conducía al santuario de Apolo, sede, en la antigüedad, de un famoso oráculo. (M. Pucciarelli)



misma Grecia, la población había conservado la conciencia de sí misma frente a los dominadores turcos, defendiendo el patrimonio nacional, la lengua y la religión. Entre todos los pueblos sometidos a los turcos, los griegos fueron los primeros que reconquistaron la independencia; el Tratado de Adrianópolis (1829) y el Protocolo de Londres (1830) crearon el reino de Grecia independiente, que se limitaba al Peloponeso, la Grecia central y las Cícladas. Las etapas principales de la formación territorial son las siguientes: anexión de las islas Jónicas, cedidas por Inglaterra en 1864; del distrito de Arta y de la Tesalia, tomados a Turquía en 1881; de la isla de Creta, cedida por Turquía en 1897 y anexionada en 1913, y por último del Epiro meridional, Macedonia y Tracia, hasta el río Nestos, después de las guerras balcánicas de 1912-1913.

Después de la primera Guerra Mundial, en la que intervino tardíamente, Grecia obtuvo, en virtud de los Tratados de Sèvres y de Neuilly (1919-1920), la Tracia oriental y la administración de la región de Esmirna. En un determinado momento abrigó la esperanza de reconquistar Constantinopla y Asia Menor; pero la reacción de la nueva Turquía, dirigida por Kemal Atatürk, destruyó este gran sueño; por el Tratado de Lausana, en 1923, Grecia hubo de renunciar a Asia Menor, a la Tracia oriental y a las islas de Imbros y Tenedos. Este fracaso destruyó muchas esperanzas, pero reforzó el espíritu nacional dentro de las fronteras del país; en virtud del cambio de las minorías 1.220.000 griegos regresaron a su patria desde Turquía, mientras 450.000 turcos y 93.000 búlgaros abandonaban el territorio heleno. La costa de Asia Menor, donde el helenismo había brillado durante tanto tiempo, se perdió y por añadidura una gran afluencia de refugiados creaba en Grecia una difícil situación sanitaria y económica; no obstante, estos refugiados fueron un elemento activo que, con el tiempo, contribuyeron a la modernización de Grecia.

Los sucesos de la segunda Guerra Mundial, la ocupación germano-italiana, y, más tarde, la guerra civil contra los elementos comunistas, que se prolongó hasta 1949, constituyeron un nuevo colapso para el país. Pero la tenacidad del pueblo griego y el generoso auxilio de los países extranjeros especialmente Gran Bretaña y, después, Estados Unidos, han permitido que Grecia, engrandecida con la anexión del Dodecaneso, cicatrice sus heridas y entre en una nueva fase de desarrollo.

Una extraordinaria vitalidad

La historia demuestra la extraordinaria vitalidad del pueblo griego. Cualesquiera que sean las vicisitudes sufridas, en la ac-



Creta: entrada Norte del palacio de Cnosos (2000-1700 a. de J.C.). Descubierto a principios de siglo, es el mayor y más interesante de los palacios de la civilización minoica. Los edificios centrales están agrupados en torno a un patio central, mientras que las partes menos importantes rodean patios secundarios. El palacio estaba a su vez rodeado por un muro, en el que se abrían varias puertas. (Sortini)

Torreones de arenisca de los Meteoros, en Tesalia. La llanura de Tesalia está limitada, al Oeste, por grandes estratos de arenisca y de conglomerados recortados por la erosión. En el siglo XIV muchos monjes buscaron refugio en esos grandes bloques, en cuyas cumbres fundaron conventos. (Archivo B.)

tualidad es notablemente homogéneo, porque ha sabido asimilar los elementos extranjeros; en las últimas regiones anexionadas, las minorías turcas y búlgaras fueron eliminadas y han desaparecido también las diferencias entre los griegos de estas regiones, los de la "Vieja Grecia" y los repatriados procedentes de Turquía; asimismo los últimos representantes de las "colonias" albanesas abandonan, poco a poco, el uso de su lengua. Los únicos elementos considerados como minorías son los griegos no ortodoxos (católicos y hebreos) y algunos pequeños grupos étnicos eslavo-macedonios y armenios.

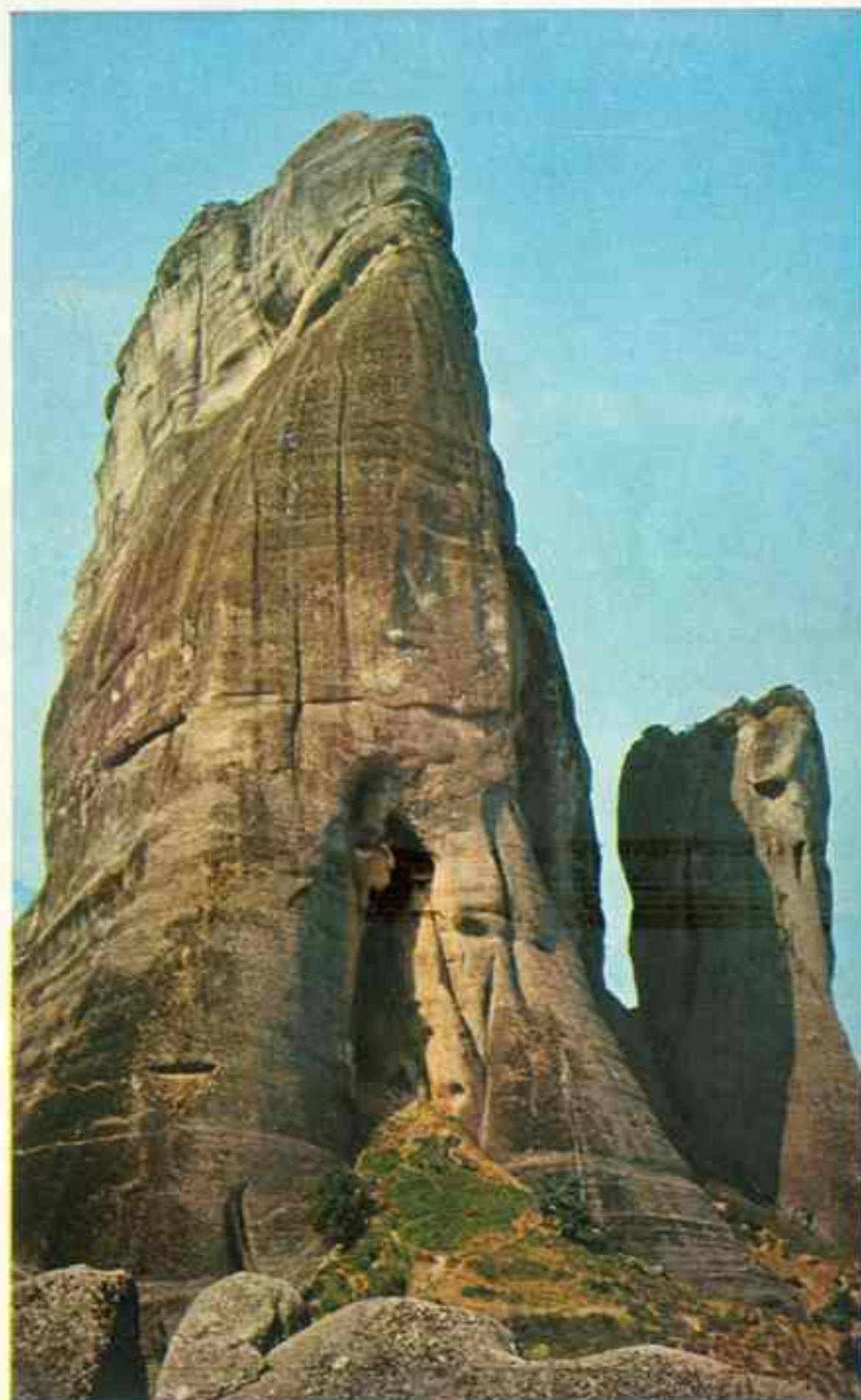
La lengua y la religión son los elementos característicos y fundamentales del pueblo griego. La religión es la de la Iglesia Ortodoxa, dirigida por el Sínodo de obispos y presidida por el metropolitano de Atenas. La lengua deriva directamente del griego antiguo, transformada a través de una larga evolución: es el "demótico", lengua popular viva, en contraposición a una lengua culta artificial.

A partir de 1830 la población aumentó rápidamente, no sólo por las sucesivas anexiones de nuevos territorios y la llegada de repatriados procedentes de Turquía, sino también por un aumento de la natalidad. Pese a las pérdidas causadas por las guerras, a la elevada mortalidad (consecuencia de las deplorables condiciones en que se encontraron muchos refugiados) y a la carestía que siguió a la ocu-

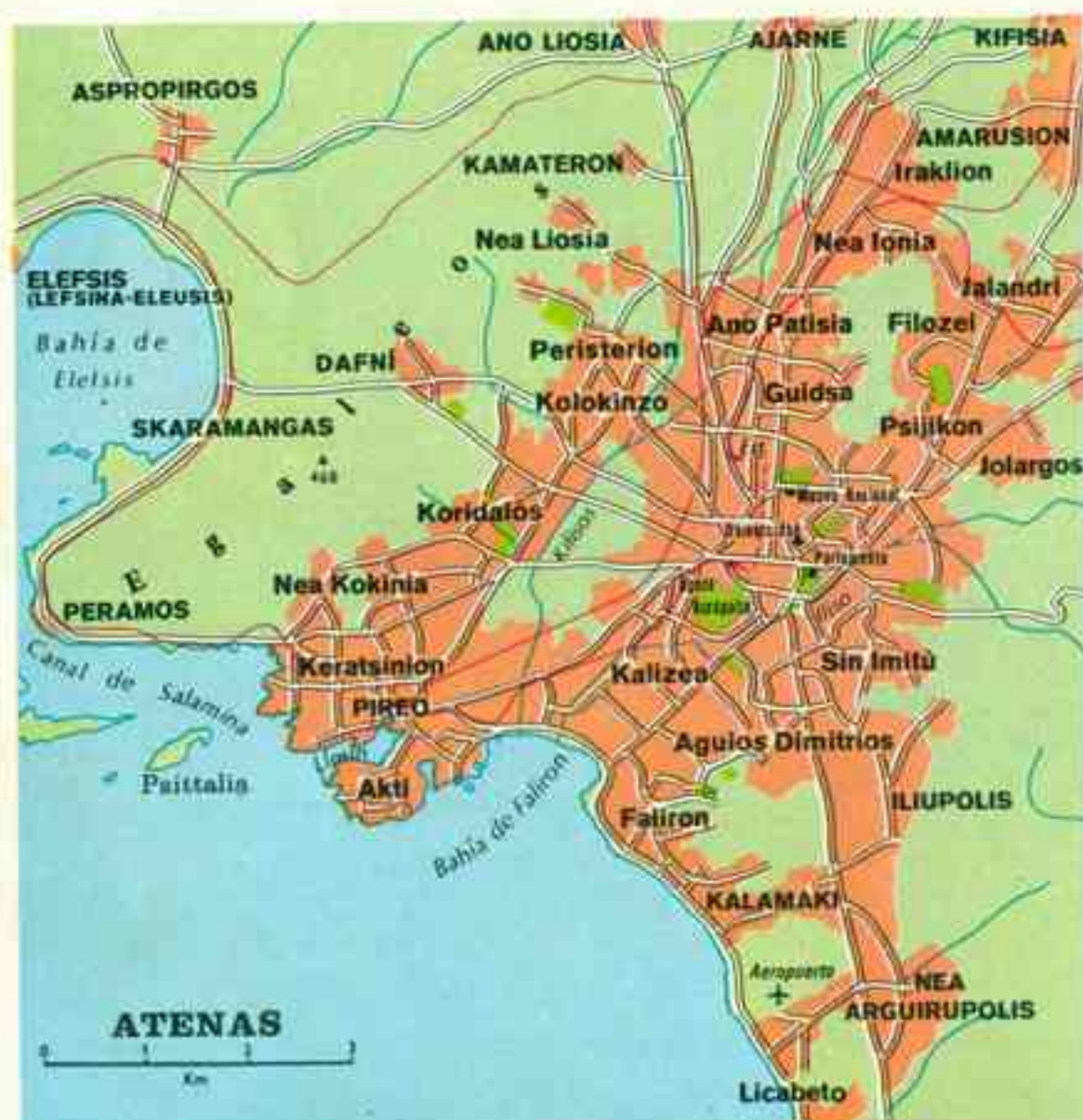
pación germano-italiana, el crecimiento demográfico no ha cesado en ningún momento. Las condiciones sanitarias han mejorado; la desecación y saneamiento de las regiones pantanosas, al exterminar los mosquitos, han eliminado el flagelo de las marismas malsanas, causa de la difusión del paludismo. La densidad de población ha crecido desde 16 habitantes por km², en 1828, a los actuales 63,6; hoy día Grecia cuenta con 6.388.600 habitantes (1971).

Pero estas cifras no dan una idea completa del número total de griegos, pues ha de tenerse en cuenta la emigración. Se considera que entre 1820 y 1934 emigraron unos 520.000 griegos, de los cuales regresaron a la patria menos de una tercera parte, y, aunque hoy sea menos intensa que a principios de siglo, la emigración prosigue. Hoy día las grandes comunidades griegas de Turquía han desaparecido, excepto en Estambul; encontrándose los grupos más numerosos en Estados Unidos, Francia, en las zonas del río de la Plata, Egipto, Etiopía, en las orillas del mar Rojo y en Madagascar.

Los griegos son, tradicionalmente, muy sobrios y de gustos muy sencillos; en las regiones marítimas, donde se dedican al comercio, son ingeniosos y hábiles, y en las regiones montañosas muestran notables cualidades de resistencia, templanza y perseverancia en el esfuerzo, unidas a un espíritu de independencia y orgullo



Un aspecto de la Atenas moderna: la céntrica plaza Omonia. Bajo el dominio turco, la ciudad se había convertido en un simple pueblo, pero al cesar la ocupación creció rápidamente, construyéndose numerosos edificios neoclásicos y extendiéndose hasta alcanzar, hoy día, el puerto de El Pireo. (Titus)



PLANO DE ATENAS. Atenas está situada en una excelente posición, a poca distancia del mar y en el centro de una llanura rodeada de montes; la Acrópolis, Pnice, Licabeto y Anchesmo. En 1834, cuando se convirtió en la capital del nuevo estado griego, comenzaron a surgir nuevos barrios; los más modernos presentan una distribución en tablero de ajedrez. En la actualidad, nuevas y grandes avenidas conducen hasta el mar.

que les ha permitido salvaguardar el carácter étnico y les ha dado fuerzas para superar todas las pruebas.

Campo y ciudad

La población, en su gran mayoría rural continúa, incluso en la actualidad, viviendo en pueblos de menos de 2000 habitantes. Hay pocas casas dispersas, porque son raros los lugares donde se encuentra agua y además porque el país, durante mucho tiempo, ofreció pocas seguridades a sus habitantes. Los pueblos tienen un aspecto muy variado. En las islas, las casas están recubiertas por terrazas o por cúpulas, blanqueadas con cal, y aparecen estrechamente agrupadas.

En el territorio continental, las casas de piedra, con el techo de cuatro vertientes, también están adosadas unas a otras, pero no aglomeradas.

En el Norte se encuentran casas revestidas exteriormente de madera, con ventanas correderas, como en los países turcos.

La población urbana, como ya se ha dicho, ha aumentado mucho. Algunas ciudades han crecido de una manera espectacular: Atenas, que tenía algunos miles de habitantes en 1828, en la actualidad cuenta con más de 600.000, pero con los de El Pireo, que es el puerto de la ciudad, llega a 1.825.000 habitantes; Salónica cuenta con 250.920.

Atenas no es tan sólo el centro administrativo y gubernamental, sino que también representa el punto vital de todo el país. Cuando en septiembre de 1834 fue declarada capital del reino de Grecia, era, como hemos dicho, una población con unos pocos miles de habitantes; su expansión se inició tras la apertura del canal de Corinto y la construcción del primer ferrocarril. Situada al pie de la Acrópolis y del Licabeto, Atenas se halla en un punto de fácil comunicación con el resto del Ática y es centro de numerosas industrias que, junto con las del puerto de El Pireo, representan los dos tercios de la actividad industrial de Grecia; son nota-



El cambio de guardia frente al Palacio Real de Atenas. Estos soldados, de un cuerpo especial, los "euzones", visten un pintoresco uniforme, con la característica blusa, falda de tejido blanco y finamente plisada, chaleco con numerosos bordados y un fez rojo. Los "euzones" proceden del Epiro y adquirieron fama por su gran valor durante las guerras balcánicas y en la segunda Guerra Mundial, tras la cual el cuerpo fue disuelto; la única sección que subsiste es la de la guardia real. (I. Griffini)

Acrópolis de Atenas: el Erecteion. Construido en el siglo V a. de J.C., el templo es una obra maestra de la arquitectura jónica, de excepcional elegancia y finura de composición. El pórtico de las Cariátides, denominado así por las estatuas de las seis jóvenes de Caria, envueltas en largos peplos y apoyadas en el arquitrabe a modo de columnas, es su parte más original. (Sorlini)





Atenas: la Acrópolis vista desde la colina de Philopappos. A la derecha, al fondo, se alza la colina de Licabeto. En el centro se encuentra la impresionante mole del Partenón, y, junto a él, el Erecteion; más a la izquierda está la entrada monumental de los Propileos. En la parte inferior se ven los restos del teatro de Herodes Atico (siglo II de nuestra era), con un cuerpo central en el que hay dos pisos de arcadas, y dos alas con tres pisos. Está unido al teatro de Dionisios (siglos V-IV a. de J.C.) por el pórtico de Eumene, también con arcadas, que servía de paso a los espectadores de los dos teatros. Antiguo emplazamiento del palacio de los reyes prehistóricos y de los lugares de culto, la Acrópolis se



convirtió, tras el saqueo efectuado por los persas el año 480 a. de J.C., en el centro de la vida de la ciudad. En el transcurso del siglo V a. de J.C., por iniciativa de Pericles, fue embellecida con varios monumentos y en la época romana se le añadieron el templo de Augusto y de Roma. En la Edad Media, el Partenón fue transformado en iglesia y gracias a ello se salvó de la destrucción que sufrieron otros monumentos. A principios del siglo XIX, muchos mármoles fueron trasladados al "British Museum" de Londres. La restauración y las excavaciones arqueológicas de este gran conjunto se iniciaron en 1830; el rico material descubierto desde entonces se conserva en el Museo de la Acrópolis. (S.E.F.)



Atenas: vista nocturna del Partenón y del Erecteón con su sugestiva iluminación. (G. Mairani)



bles, sobre todo, las textiles, químicas, del tabaco y alimenticias.

Salónica es, desde antiguo, un activo centro comercial gracias a su excelente posición en la desembocadura del Axios, que le pone en comunicación con Yugoslavia y con la llanura danubiana. Es el segundo puerto de Grecia y ejerce una importante función en la balanza comercial del país gracias a sus industrias de transformación de productos agrícolas. Otras ciudades dignas de mención, como Patrás, Volos, Kavalla, Iraklión (Candia), ésta última en la isla de Creta, son puertos marítimos y también cuentan con algunas industrias. A este impulso urbano se debe, por lo menos en parte, el hecho de que el aumento de densidad de la población sea más notorio en la Grecia central y en Macedonia que en el resto del país.

Desde los primeros años de su independencia, la inestabilidad de la vida política griega ha sido un hecho tradicional. El régimen monárquico se mantiene desde 1832, a excepción de un corto período, de 1924 a 1935, cuando se impuso la fuerte personalidad del estadista liberal Eleuterio Venizelos.

En 1967, como consecuencia de un nuevo y largo período de inestabilidad, se produjo, en la noche del 20 al 21 de abril, un golpe de estado que, de hecho, instauró una dictadura militar en el país. Un contragolpe, intentado por el rey Constantino, en la noche del 13 al 14 de diciembre, fracasó y el rey se vio obligado a abandonar Grecia.

La economía griega

En Grecia, país al mismo tiempo muy antiguo y muy joven, son frecuentes los contrastes entre ciertas formas de vida tradicionales, invariables a lo largo de los siglos, y los aspectos más modernos. Por ejemplo, en algunas regiones, que no tienen ni carreteras ni ferrocarriles, es en cambio muy frecuente el empleo del avión. La economía, que hasta 1830 se mantuvo en un estado casi medieval, ha experimentado, en nuestro siglo, considerables progresos, pese a condiciones tan desfavorables como son los escasos recursos, poco capital, múltiples guerras e inestabilidad política. Debido a la sucesión de períodos de crisis ruinosas (como las de 1912-1922 o de 1939-1949) y otros de un notorio resurgir, es imposible presentar un cuadro sencillo y claro, tanto de la evolución como del estado actual de la economía que, en estos momentos, se halla en plena transformación. También resulta difícil, algunas veces, comparar las cifras del valor de la producción y del cambio a causa de la inestabilidad de la moneda. Desde 1920 hasta hoy el valor de la dracma ha cambiado muchas veces,

signo evidente de las dificultades de la vida económica; no obstante, desde hace unos veinte años, permanece estabilizado, lo que es indicio de progreso.

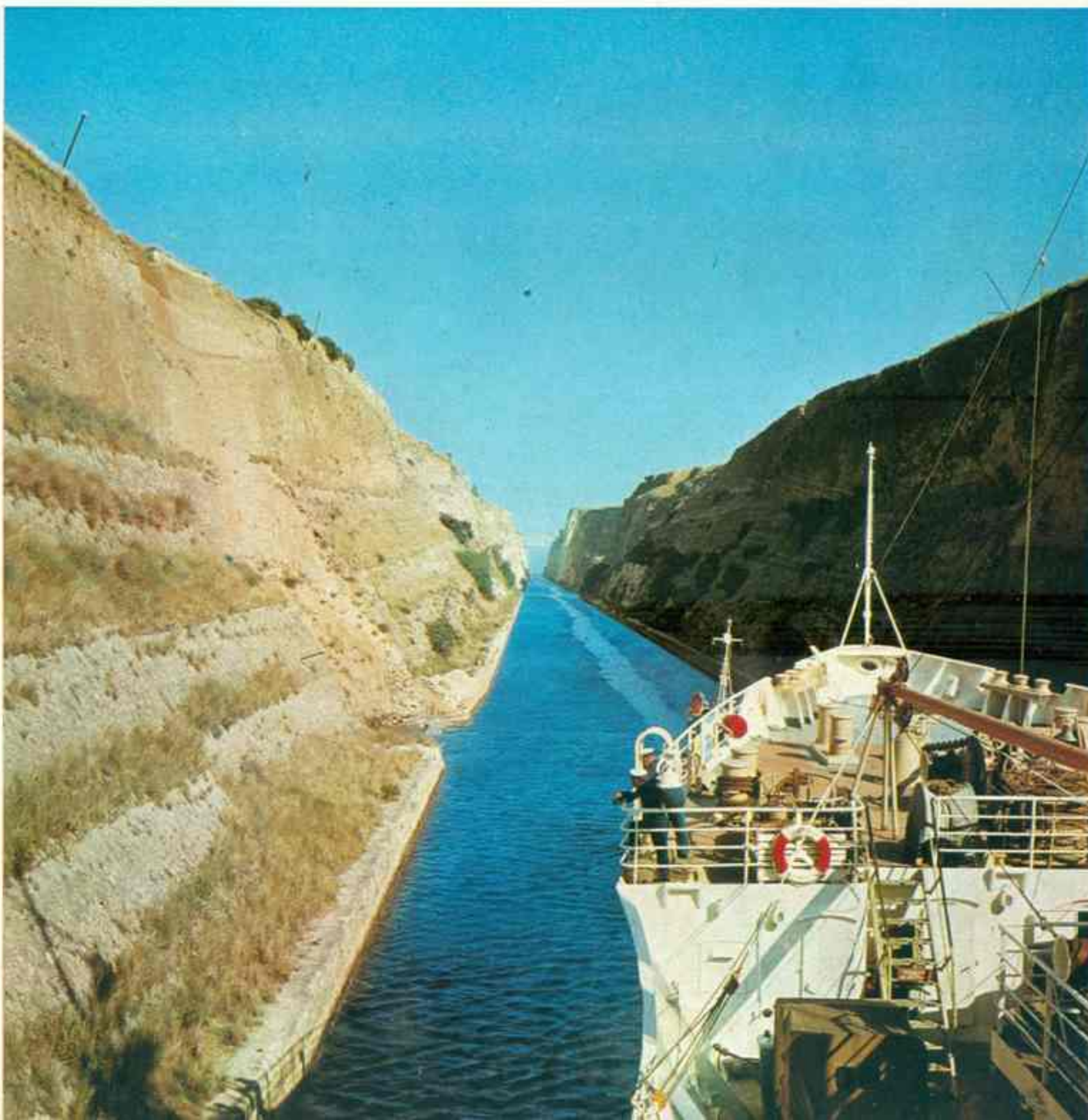
Los productos del suelo y del mar

La economía griega se ha apoyado, durante siglos, sobre bases paradójicas; los habitantes sólo disponían, como medios de subsistencia, de los productos de un suelo pobre y árido, encerrado entre montañas pedregosas y pequeñas llanuras, la mayoría de las cuales eran malsanas o se hallaban sometidas a un régimen de latifundio, inadecuado para el cultivo intensivo. En el ámbito de una economía aún primitiva, el labrador trabaja, todavía con su arado de madera, los campos que después no puede abonar, ya que los rebaños jamás se encierran en establos; siembra trigo, cebada y algo de maíz, y se practica el barbecho en régimen de año y vez. Los otros cultivos tradicionales son la vid, sobre todo en la llanura, y el olivo, que cubre las laderas hasta considerable altitud. Se crían ovejas y cabras en los pastos, en los rastrojos, en las amplias extensiones de montes desnudos; la voracidad de las cabras impide que crezcan los árboles de hoja caduca. Los bovinos son numerosos

únicamente en la Grecia septentrional. Todavía se practica el transporte a lomos de asnos o mulos. Esta vida agrícola arcaica perdura aún en las zonas montañosas y en las islas menores; para trabajar los campos de suelo poco profundo, y por los que se transita por caminos de herradura, basta el arado de madera; la trilla de los cereales y el pisado de la uva se efectúa en el mismo lugar de la recolección. Estos son los productos que proporcionan al labrador sus medios de subsistencia; la lana de sus ovejas, hilada y tejida en casa, les proporciona vestido.

Pero allí donde era posible, se llevaron a cabo notables esfuerzos destinados a mejorar la producción agrícola, sobre todo a partir de 1923. La superficie cultivada, que en 1920 no superaba el 20 % de la total, ha aumentado hasta el 29 % y continúa aumentando gracias al saneamiento de muchas llanuras y valles y con el regadío de terrenos excesivamente secos. En 1886 se iniciaron los grandes trabajos para la desecación del lago Copaïs; y a partir de 1922 se emprendieron nuevas obras, sobre todo a lo largo de los cursos de Strymón, del Axios y del Aliacamo, mejorándose mucho las llanuras y los valles de la Grecia septentrional y occidental con la desecación de algunos cente-

Paso de un navío por el canal de Corinto, que corta el istmo del mismo nombre y une el golfo de Egina (mar Egeo) con el de Corinto (mar Jónico). Fue abierto en la década 1883-1893 para evitar la circunnavegación de todo el Peloponeso a los buques de reducido tonelaje. Tiene 6,3 km de longitud, una anchura media de 22 m y 8 de profundidad; el talud de las orillas mide unos 80 metros de altura. (E. Dulevant)





UTILIZACIÓN DEL SUELO EN GRECIA.

Aunque el suelo de Grecia es en gran parte montañoso, el trabajo agrícola, junto con la pesca, ocupa el 53 % de la población activa. Las propiedades están muy fraccionadas y los métodos de cultivo son aún bastante primitivos. El 29,2 % de la superficie territorial está ocupado por cultivos, el 39,7 % por prados y pastos y el 18,8 % por bosques. Los productos del mar se aprovechan poco; incluso en muchas islas la población es predominantemente rural.

nares de miles de hectáreas, en gran parte protegidas de las inundaciones. Los repatriados del Asia Menor proporcionaron la mayor parte de la mano de obra necesaria para la valorización de estas zonas. Otras tierras han sido conquistadas para la agricultura mediante la roturación de las cañadas, con la transformación de pastos en terrenos cultivados y con el empleo de fertilizantes. Los cultivos de arbustos se extienden en las laderas incultas de la Grecia meridional: hasta los 1100 m de altitud hay árboles frutales, hasta los 1000 olivos y hasta los 850 la vid. La desaparición de las grandes propiedades, sobre todo entre los años 1917 y 1923, así como el regadío, el empleo de maquinaria agrícola, abonos y semillas seleccionadas han contribuido a mejorar los rendimientos; la creación de cooperativas y de mutuas de seguros o de crédito facilita también el desarrollo de la vida agrícola.

Por otra parte, la elección y distribución de los cultivos se hace con miras a obtener el mejor partido posible de las condiciones físicas. Junto a los cereales

tradicionales se han incrementado los cultivos alimenticios de alto rendimiento (leguminosas, patatas, maíz, arroz); la producción de fruta fresca o seca, apta para la exportación; los cultivos industriales, como el del algodón, y también ha sido introducido recientemente el de la remolacha azucarera. En cuanto a los cultivos que proporcionan más productos a la exportación, como son la vid y el tabaco, se tiende a mejorar la calidad más que aumentar el volumen de la producción (con riesgo de provocar crisis). La producción agrícola griega es, actualmente, mucho más variada que hace unas décadas y superior tanto en volumen como en valor.

En conjunto, esa producción agrícola representa todavía uno de los factores más importantes de la renta nacional; si no basta para cubrir totalmente las necesidades del país, proporciona, en cambio, una notable contribución a las exportaciones, lo que permite que Grecia reduzca, en parte, el déficit de su balanza comercial.

Los progresos conseguidos en la cría de ganado son menos importantes. El patrimonio zootécnico sufrió enormes pérdidas entre 1940 y 1945, pérdidas que se han compensado muy lentamente; por otra parte, la expansión de los cultivos ha hecho disminuir los pastos y las cañadas, obstaculizando la trashumancia en las llanuras septentrionales; no obstante, estos inconvenientes se hallan compensados por la extensión de los cultivos de plantas forrajeras. El número actual de animales domésticos, excepto el de vacas lecheras, apenas ha alcanzado el de los existentes



Una plantación de tabaco en la región de Arta, en Epiro. El cultivo del tabaco, difundido sobre todo en Tracia y Macedonia, donde se producen las mejores especies (Zante y Drama), es el único cultivo industrial de cierta importancia. Respecto a los cultivos destinados a la exportación (vid y tabaco), los esfuerzos de los agricultores griegos se orientan más bien a obtener un mejoramiento de la calidad que a aumentar la cantidad. (G. Ricatto)

en 1938, y la producción de carne cubre difícilmente las exigencias del consumo.

En la economía griega el bosque es un elemento secundario, pero no carente de importancia, ya que recubre el 19,8 % de la superficie total; no existe en las islas — con la excepción de Cefalonia, Rodas y las islas septentrionales — y es muy raro en el Peloponeso, limitándose a la Grecia central, Eubea, Tesalia y a las montañas de Epiro y Macedonia. Estos bosques sufrieron grandes destrozos durante la guerra y actualmente se ponen en práctica medidas para salvaguardarlos y extenderlos, mejorando al mismo tiempo los métodos para su explotación.

La pesca sólo satisface una parte de las necesidades de la población; los habitantes de las costas viven mucho menos de los productos del mar de lo que podría creerse; incluso en muchas islas, la población es eminentemente rural. Pero se hacen grandes esfuerzos para conseguir sacar más provecho del mar; la flota pesquera, casi totalmente destruida durante la segunda Guerra Mundial, ha sido equipada con embarcaciones a motor y provista de instalaciones modernas. Sigue siendo importante la pesca de esponjas.

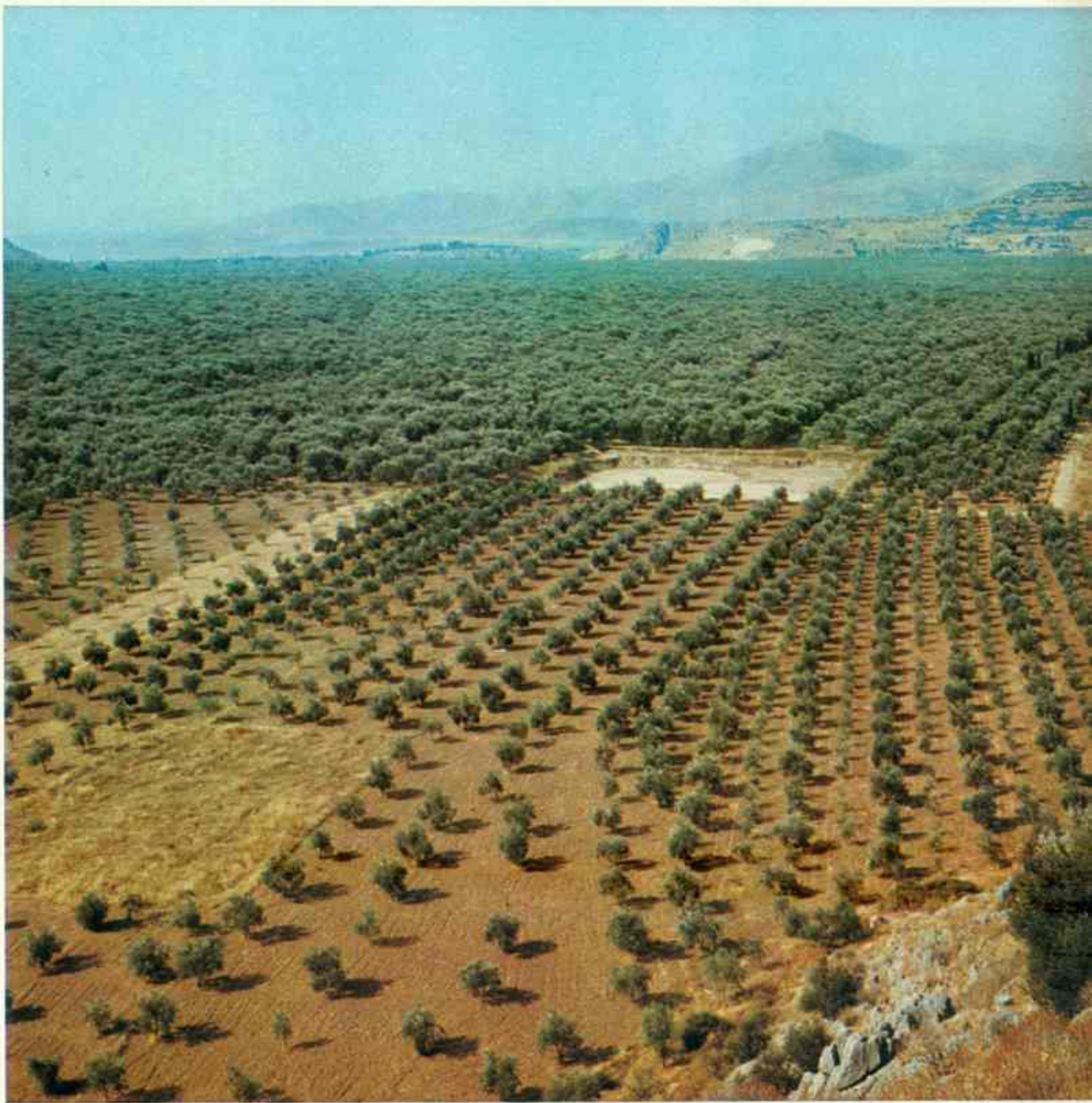
Los problemas de la industria

La Grecia clásica debía su prosperidad a la industria y al comercio. Pero la Grecia moderna no ha conocido, durante largo tiempo, más que una actividad artesana o doméstica, dedicada a producir objetos de uso corriente y con las materias primas locales. ¿Es posible una industria moderna en Grecia? Esta es una cuestión vital, sobre todo si se tienen en cuenta los límites de la producción agrícola y el crecimiento de la población. Pero el país no tiene ni carbón ni petróleo; las únicas fuentes de energía son algunos yacimientos de lignito y las aguas de los torrentes y los ríos. Sin embargo, un atento examen del subsuelo ha revelado la existencia de riquezas minerales, más variadas y abundantes de lo que durante largo tiempo se había creído; bauxita, cromo, esmeril, hierro, manganeso, magnesita, níquel, plomo y cinc. No obstante, cualquier desarrollo industrial presupone una instalación muy costosa y la importación de ciertos productos básicos: hierro, carbón y petróleo en primer lugar.

Algunas industrias habían empezado a adquirir relativa importancia entre los años 1923 y 1938, empleando, en gran parte, la mano de obra proporcionada por los griegos repatriados de Turquía. Después de la última guerra, que redujo a la mitad la capacidad productiva de las industrias, el programa de reconstrucción se ha fundado, sobre todo, en el aumento de la producción de la electricidad. Se han



Esparta: la plaza central. Al fondo, el monte Taigeto. Situada en una fértil cuenca en el valle del río Eurota, la capital de Laconia es hoy una modesta villa de 10.000 habitantes. De la importante ciudad que fue en la época de la Grecia antigua no quedan muchos vestigios; sólo el amplio teatro helenístico-romano, el santuario de Artemisa y la denominada tumba de Leónidas. La ciudad moderna fue reconstruida cerca del emplazamiento de la antigua, y es un notable centro comercial. (S.E.F.)



Olivares de la llanura de Itea, en las cercanías de Delfos. El olivo, que lo mismo que la vid es de antiquísima tradición en Grecia, se cultiva junto a los cereales y árboles frutales. Por su producción global de aceite de oliva, Grecia ocupa el tercer lugar en Europa. (Titus)



El puerto de El Pireo, cerca de Atenas, con la que forma actualmente un solo núcleo urbano. Fundado como puerto de Atenas en la época de las guerras médicas (siglos V a. de J.C.), sufrió una gran decadencia en el transcurso de la Edad Moderna, hasta que, con la independencia del país, recobró su antigua importancia. (Titus)

construido numerosos embalses e instalaciones hidroeléctricas y otros muchos se hallan en vías de construcción; muy útiles e importantes consecuencias ha proporcionado la utilización del Megdova, afluente del Aqueloo. Algunas centrales

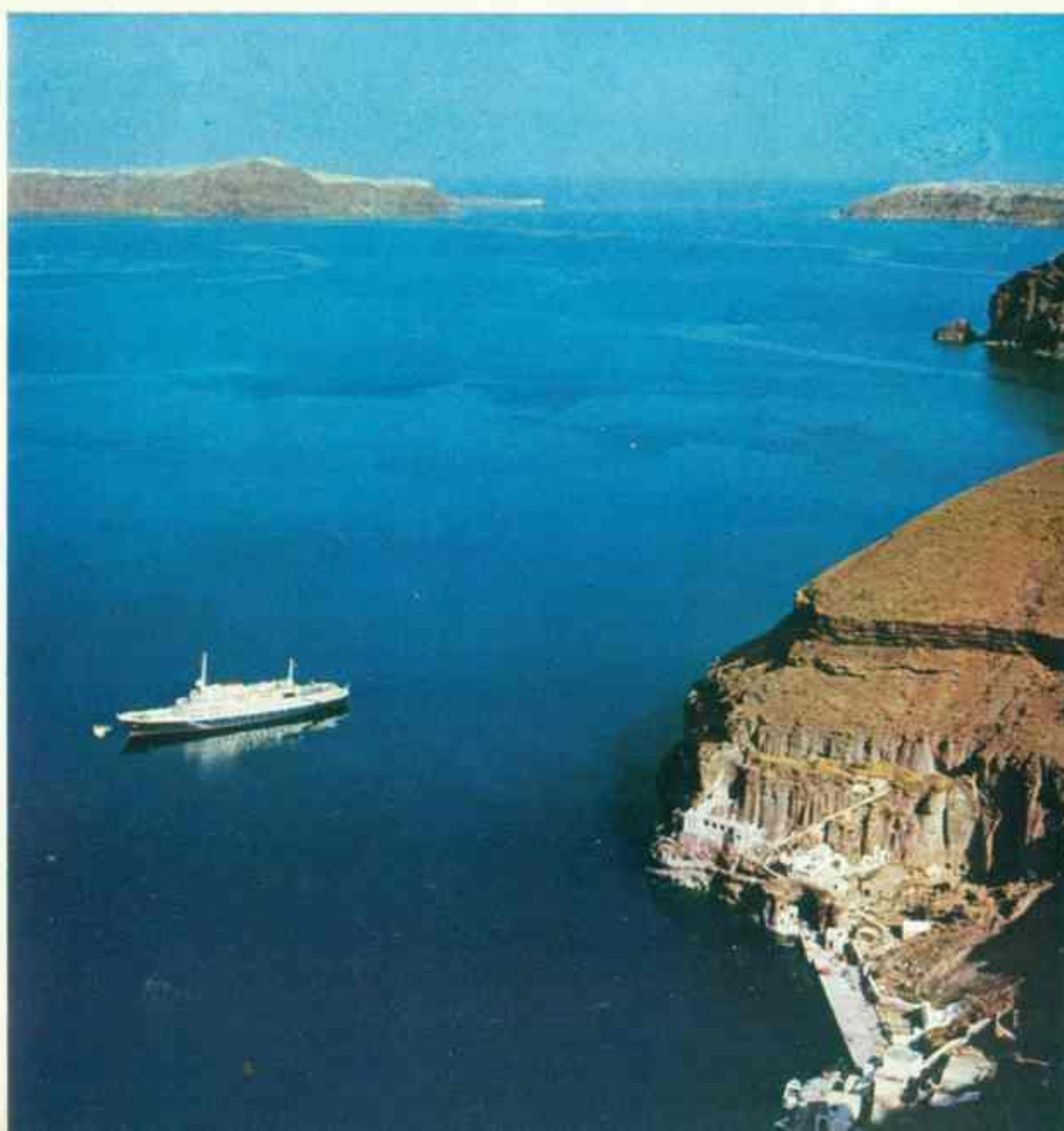
térmicas emplean el lignito griego; una central muy importante se encuentra en Ptolemaís (Tolomaida), cerca de la frontera yugoslava. La producción total de energía eléctrica pasa de 6 mil millones y medio de Kw/h, de los que 1643 millo-

nes corresponden a la energía hídrica (en 1967). Las principales centrales hidroeléctricas en funcionamiento se encuentran en Tavropos, Aliveron, Ladon, Ptolemaís y Kremaste.

Algunas industrias transforman los productos locales, por ejemplo, industrias alimenticias (molinos, fábricas de pastas, establecimientos de conservas, molinos de aceite, producción de cerveza, alcohol y sus derivados); fábricas de cigarrillos; industrias textiles que trabajan el algodón griego, la lana (en gran parte importada), la seda y, desde hace poco, las fibras artificiales; fábricas de alfombras e industrias de cemento, etc. Se están instalando nuevas industrias destinadas a tratar los minerales, hasta ahora exportados en estado bruto, y a producir aluminio, magnesio y ferroniquel. Junto a las antiguas fábricas de aceite y jabón se van creando industrias químicas para la preparación de abonos y refinerías de petróleo; una gran instalación, con refinería y fábricas de productos químicos, fue inaugurada en Salónica en 1966. El índice de la producción industrial señala, así, un sensible progreso.

Dificultad en las comunicaciones

La extensión de las regiones montañosas y el aislamiento de algunas zonas determinan, como ya se ha dicho, que a



La costa de la isla de Santorín en las Cícladas. Santorín es la mayor de un grupo de islas que en otros tiempos formaban una isla sola y que, probablemente en el segundo milenio a. de J.C., fue demolida por una erupción volcánica. En las islas del Egeo el turismo se ve favorecido por muchas líneas de navegación de pequeño cabotaje. (G. Mairani)

MINAS E INDUSTRIAS DE GRECIA. El subsuelo de Grecia ofrece recursos bastante variados. Si bien no hay combustibles sólidos, se encuentran con relativa abundancia los minerales de hierro, bauxita y cromita. Sin embargo, la gran industria se ve limitada por la falta de carbón y de energía hidroeléctrica, que, a pesar de la reciente construcción de centrales térmicas e hidráulicas, no es suficiente. Las principales industrias son las alimenticias y textiles, las manufacturas de tabaco y, actualmente, las industrias químicas y las refinerías de petróleo.



menudo el único medio de transporte sea el asno o el mulo. No obstante, no faltan tampoco las comunicaciones modernas; pero durante la segunda Guerra Mundial fueron casi completamente destruidas las vías férreas, los puentes, la mayor parte del material ferroviario y del parque de automóviles; asimismo desaparecieron las tres cuartas partes de la flota mercante y de las instalaciones portuarias.

La red ferroviaria ha sido reconstruida, pero, debido al accidentado relieve, no es muy extensa; las únicas líneas importantes son la que desde la frontera yugoslava lleva a Salónica y luego a Atenas, y la que desde Salónica llega a la frontera turca. Se ha procurado, con mayor interés, ampliar la red de carreteras; a todas las regiones de la Grecia continental se puede llegar por carreteras transitables, por las que transcurren líneas regulares de autobuses. En este país, que cuenta con más de cien islas y en el que es tan considerable el desarrollo costero, los transportes marítimos siempre han tenido (y continúan teniendo) considerable importancia; numerosos buques de cabotaje unen, con regularidad, las islas y la mayor parte de los puertos griegos con El Pireo que, a determinadas horas, ofrece una actividad que más se parece a la de una gran estación de ferrocarril que a la de un puerto comercial. Por último, el más moderno de los medios de transporte, el avión, ha asu-

mido un importante papel: Atenas está unida, por líneas regulares, con Salónica, Kavalla, Alejandrópolis, Mitilene, Rodas, Creta, Agrinio, Ioannina y Florina, así como también con las más importantes capitales europeas y del Próximo Oriente.

Pero por su volumen y desarrollo figuran en primer lugar los transportes marítimos; los griegos invierten más confiadamente sus capitales en las empresas comerciales y de transportes que en la industria. Se han reorganizado y ampliado los viejos puertos y se han construido otros nuevos; sólidas escolleras protegen las radas de Kavalla, de Alejandrópolis y de Iraklión, antes abiertas a todos los vientos; El Pireo, radicalmente transformado hacia 1930, necesita ser nuevamente ampliado y modernizado. La flota ha sido reconstruida después de la guerra, pero sólo parte de los buques pertenecientes a armadores griegos navega bajo la bandera helena.

Caracteres del comercio exterior

La estructura económica de Grecia revela los caracteres de su comercio exterior. El país se ve obligado a efectuar importantes adquisiciones en el extranjero, y cualquier intento para proporcionarse los medios que permitieran aumentar la producción y reducir las importaciones de productos manufacturados, desemboca,

igualmente, en un incremento de las importaciones en forma de bienes instrumentales.

Los productos agrícolas ocupan un importante lugar; antes de 1939, representaban cerca de un quinto del valor global de las importaciones y casi el 90 % de las exportaciones; en la actualidad representan casi el 60 % de las exportaciones. Grecia compra cereales, harina, legumbres, azúcar y carne. Y, como se ha dicho, está intentando incrementar los cultivos que ofrezcan una mayor producción, ya sea para cubrir mejor las necesidades interiores como para aumentar la exportación. El tabaco constituye, en este aspecto, el elemento fundamental, pues representa una tercera parte del valor de las exportaciones; a continuación figuran las uvas pasa, las aceitunas y la fruta.

En lo que se refiere a materias primas, Grecia importa, en primer lugar, maquinaria, carbón y petróleo y después metales, productos básicos para la industria química, lana y pieles, materiales de construcción y, por último, todo lo que no logra producir: abonos y productos químicos, automóviles, material eléctrico, papel. En lo que respecta a los materiales extraídos de su subsuelo, Grecia, durante mucho tiempo, los ha exportado en su casi totalidad; en 1950, la exportación absorbía los cuatro quintos de la producción. Pero a partir de 1951 se ha comprobado



Uno de los dos pilares que quedan actualmente del arco de Galerio, en Salónica. En un principio la construcción se apoyaba en ocho pilares cuadrados, adornados con franjas horizontales de bajo relieve que representaban diversos episodios de las guerras contra los persas. Salónica conserva, también de esta época (siglo IV), restos de edificios anejos al palacio imperial. La ciudad, situada en el golfo homónimo, se extiende en parte sobre las colinas y en parte por la costa. (G. Ricatto)

un aumento en la producción y un descenso en la exportación, lo que significa que la diferencia entre los dos valores (es decir, la cantidad de minerales que se trabajan en su lugar de origen) va en vías de aumento.

En estas condiciones generales, la balanza del comercio exterior sólo puede ser deficitaria. Las exportaciones, que antes de la guerra correspondían, en valor, al 70 % de las importaciones, en la actualidad no alcanzan más del 30 %. El equilibrio es difícil de alcanzar puesto que la mayor parte de las exportaciones está constituida por productos agrícolas "de lujo", sometidos a las fluctuaciones de las cosechas inconstantes y cuya venta no siempre resulta muy fácil, en tanto que el país no puede prescindir de los productos que ha de importar. En consecuencia busca, por medio de tratados comerciales,

obtener todo aquello que más necesita a cambio de lo que puede ofrecer. Para estos acuerdos, la política constituye un factor determinante, lo que explica que hasta octubre de 1939 el primer lugar en los intercambios correspondiera a Alemania y que después de la guerra haya intervenido en ellos Estados Unidos. Hoy día, la mayor parte del volumen de intercambios corresponde a Alemania Occidental, seguida de Italia, Gran Bretaña, Estados Unidos y Francia; menor importancia tienen las relaciones comerciales con los países limítrofes, como Yugoslavia y Turquía, y prácticamente nulas son las relaciones con Albania y Bulgaria.

¿Cómo es posible nivelar el déficit de la balanza comercial? Al acabar la guerra, Grecia, carente de todo y en la obligación de hacer frente a los pesados deberes militares, hubo de solicitar la ayuda extranje-

ra; así, desde 1946 a 1954, por ejemplo, recibió más de dos mil millones de dólares. Pero éstos son recursos excepcionales. La diferencia entre las exportaciones y las importaciones se cubre, en parte, por los ingresos que aportan los griegos residentes en el extranjero, los que proporciona la marina mercante y los del turismo. Grecia es, en efecto, una tierra de elección para el turismo: el encanto y la variedad de sus paisajes, la suavidad de su clima, el atractivo de sus célebres lugares históricos y arqueológicos, el interés de sus monumentos clásicos y bizantinos, la riqueza de sus museos y la presencia, por último, de fuentes termales y minerales atraen fácilmente a muchos extranjeros. Pero para que esa industria rinda mayor provecho es necesario mejorar y ampliar las instalaciones hoteleras del país, las carreteras y toda la red de transportes en general.

Problemas de la Grecia moderna

Grecia se enfrenta en la actualidad con difíciles problemas. Para asegurar los normales medios de vida a sus habitantes y lograr cierto equilibrio en sus intercambios con el extranjero, ha de valorizar todos sus recursos, que no son ni muy extensos ni fácilmente alcanzables. El país trabaja con ardor para la realización de un plan, cuyos resultados empiezan a ser apreciables. Pero los progresos exigen más gastos para nuevas instalaciones; la financiación de los trabajos es una cuestión fundamental en la vida griega y de ésta depende la confianza en el éxito y la estabilidad política. La opinión pública, orgullosa y susceptible, se encuentra dividida entre el deseo de beneficiarse de la ayuda y capitales extranjeros y la sana ambición de prescindir de ellos. Un cambio en la opinión puede llevar inherente un cambio político y tener profundas repercusiones en la evolución del proceso económico.

La Grecia de hoy no tiene nada en común con la de hace ciento cincuenta años, y aunque los resultados obtenidos sean aún precarios, la admiración por la Grecia clásica no debe impedirnos reconocer los esfuerzos conseguidos por la Grecia moderna.

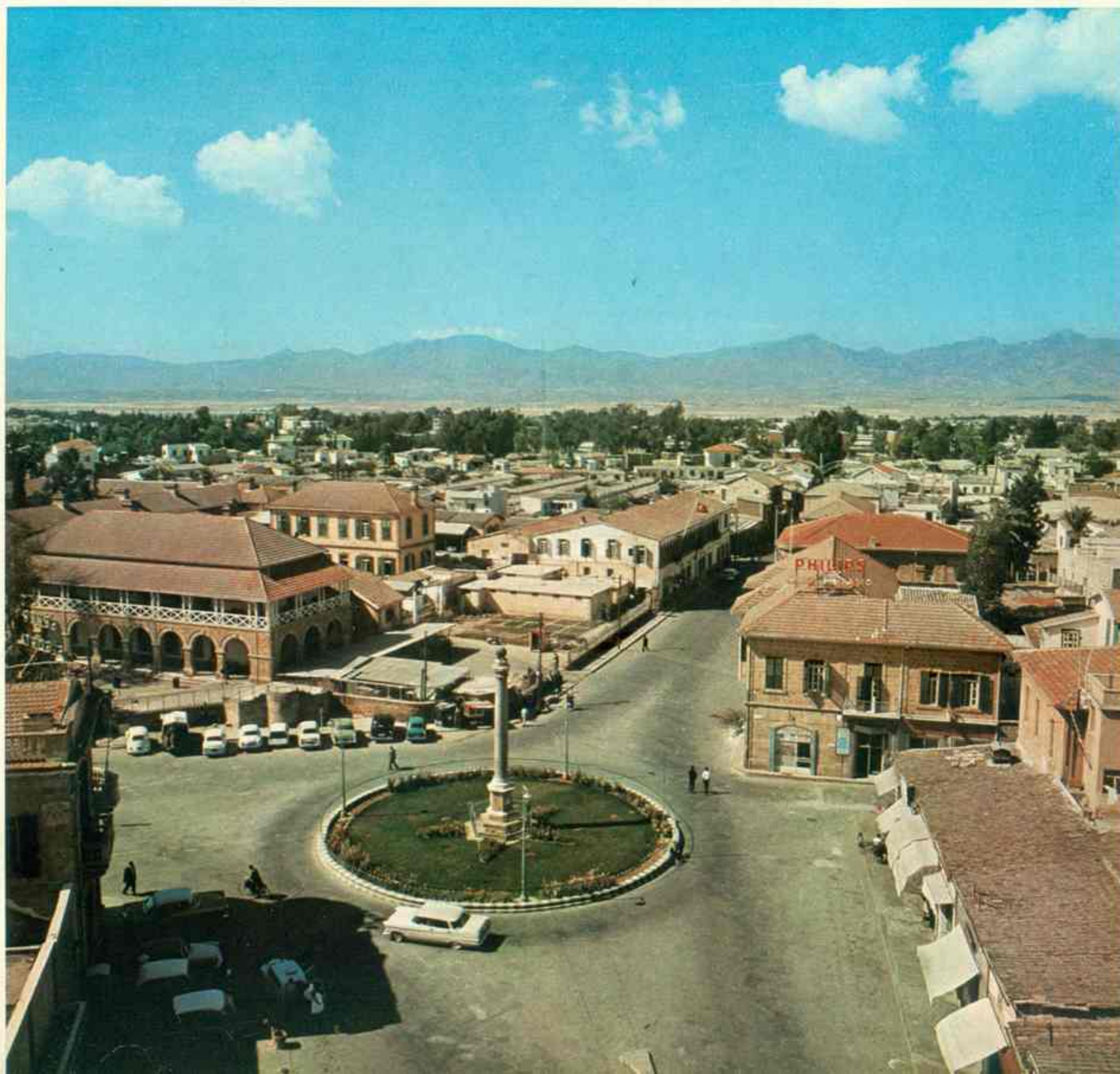
BIBLIOGRAFÍA

Danielli, G.: *La regione balcanica*, Florencia, 1922. - Sestini, A.: *Le isole Ionie*, Roma, 1942. - Philippson, A. y Kirsten: *Griechische Landschaften*, Frankfurt, 1950. - Bon, A. y Chapoutier, F.: *En Grèce*, Paris, 1953. - Svoronos, N.: *Histoire de la Grèce moderne*, Paris, 1953. - Migliorini, E.: *Profilo geografico della Penisola Balcanica*, Nápoles, 1965. - *Études économiques de l'O.C.D.E.*, Paris, 1967.

Chipre

La isla de Chipre, la tercera en extensión (9251 km²) y la más oriental de las islas del Mediterráneo, está vinculada por su estructura con el Asia Menor. Dos cadenas de montañas, paralelas al Tauro, la recorren de Oeste a Este; una al Norte, dorsal calcárea angosta y menos elevada (1019 m), y la otra al Sur, más maciza y más alta (monte Troghodhos, 1953 m), formada por rocas diabásicas y serpentinas; entre las dos cadenas se extiende una llanura, la Mesoreia, cuya amplitud oscila entre los 15 y los 35 km. La capital, Nicosia, se ha desarrollado en la llanura central. La isla goza de un clima mediterráneo y los bosques ocupan casi una quinta parte de la superficie.

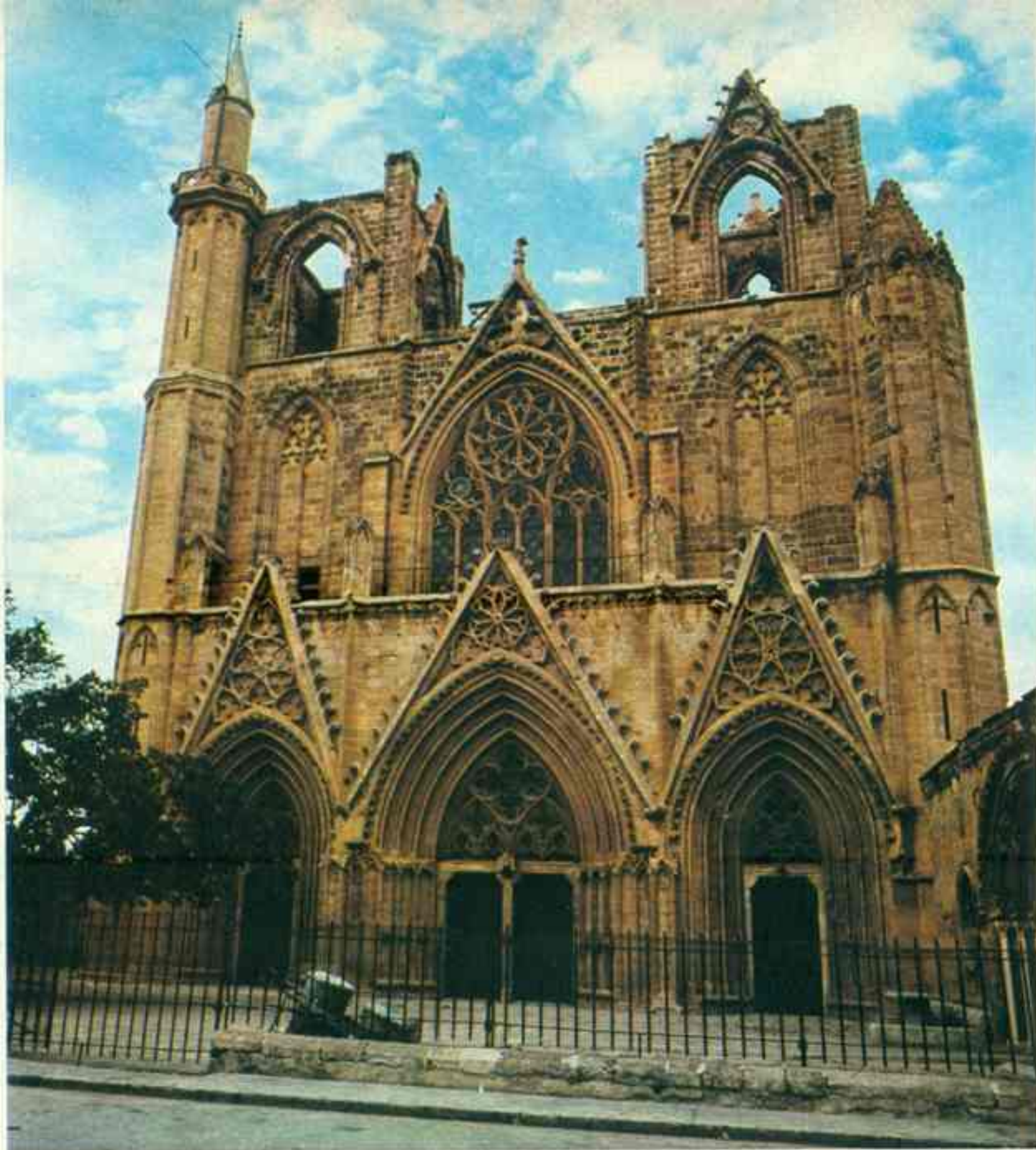
En el pasado Chipre era muy rica en metales, sobre todo cobre; precisamente su nombre deriva del nombre latino de ese metal, que en la actualidad sigue extrayéndose. Pero los recursos de la isla son casi totalmente agrícolas: cereales, habas, un poco de algodón y tabaco; abundan los algarrobos y los olivos, así como los agrios y vides. El comercio es escaso y los puertos — Limassol (Lemesós), Larnaca (Larnax) y Famagusta (Ammon Kostos) — no son muy populosos ni muy activos, pero sí muy pintorescos y ricos en monumentos que atestiguan la atormentada historia de la isla (en Famagusta se encuentra uno de los más puros monumentos de la arquitectura gótica, la cate-



CHIPRE

Nicosia: la plaza Atatürk. La capital de Chipre está rodeada por un círculo de murallas, actualmente en ruinas, que fueron construidas por los venecianos. Sometida a la familia de los Lusignan desde el siglo XII, excepto durante un breve período de ocupación genovesa (1365-1373), en 1489 la isla fue cedida a Venecia por la reina Catalina Cornaro. En el año 1571 fue conquistada por los turcos. (S.E.F.)

Famagusta: la catedral de San Nicolás, uno de los más puros monumentos de estilo gótico. Se inició su construcción en 1290 y se terminó antes de 1315; su fachada recuerda la catedral de Reims. En el siglo XVI, cuando los turcos se apoderaron de Chipre, poniendo con ello fin al dominio de los venecianos, esta catedral fue transformada en mezquita. (S.E.F.)



dral de San Nicolás, que en otros tiempos fue mezquita; cerca de Larnaca se halla un interesante monasterio musulmán, y en Páfos los restos del famoso santuario dedicado a Venus).

Chipre es más interesante por su historia que por sus características físicas. Situada en una encrucijada de rutas entre Asia Menor y Egipto, entre Siria y el mundo egeo, ha experimentado la influencia de las más diversas civilizaciones, que se han entremezclado dando vida a formas artísticas compuestas. La Edad del Bronce fue un período espléndido para esta isla, rica en cobre, y durante el primer milenio estuvo repartida entre ciudades griegas y ciudades fenicias. Más tarde formó parte de todos los grandes imperios orientales de la antigüedad y de la Edad Media. Conquistada por Ricardo Corazón de León, en el transcurso de la tercera Cruzada, en 1489 pasó a manos de Venecia y en 1571 cayó en poder de los turcos. En 1878 el sultán cedió la administración de Chipre a Inglaterra; se convirtió definitivamente en británica en 1914 y, en 1925, pasó a ser colonia de la Corona británica.

El tratado de Londres, de febrero de 1959, firmado por los gobiernos turco, griego y británico, reconoció la independencia de la isla, que se constituyó en república (1960), pero formando parte de la Commonwealth. Como primer presidente de Chipre fue elegido el arzobispo griego-chipriota Makarios, que tiene un vicepresidente turco-chipriota. El poder legislativo está confiado a dos Cámaras (una por la comunidad griega y otra por la comunidad turca) y una Asamblea Nacional, formada por griegos (70 %) y turcos (30 %). Pero la pacífica convivencia entre ambas comunidades resulta difícil y las diferencias entre griegos y turcos han dado lugar, en más de una ocasión, a sangrientos encuentros.

La población (calculada en unos 630.000 hab. en 1969) está formada por casi un 80 % de griegos y el resto por turcos; es insignificante la minoría armenia (3628).

Para revalorizar la isla se han llevado a cabo algunas obras dignas de consideración. Nuevas estaciones de extracción han permitido un mejor aprovisionamiento de agua a los pueblos y al regadío; se ha iniciado la explotación de los recursos mineros; una red de carreteras, bastante densa (6100 km), cruza la isla, que se ha convertido, también, en un importante nudo de comunicaciones aéreas.

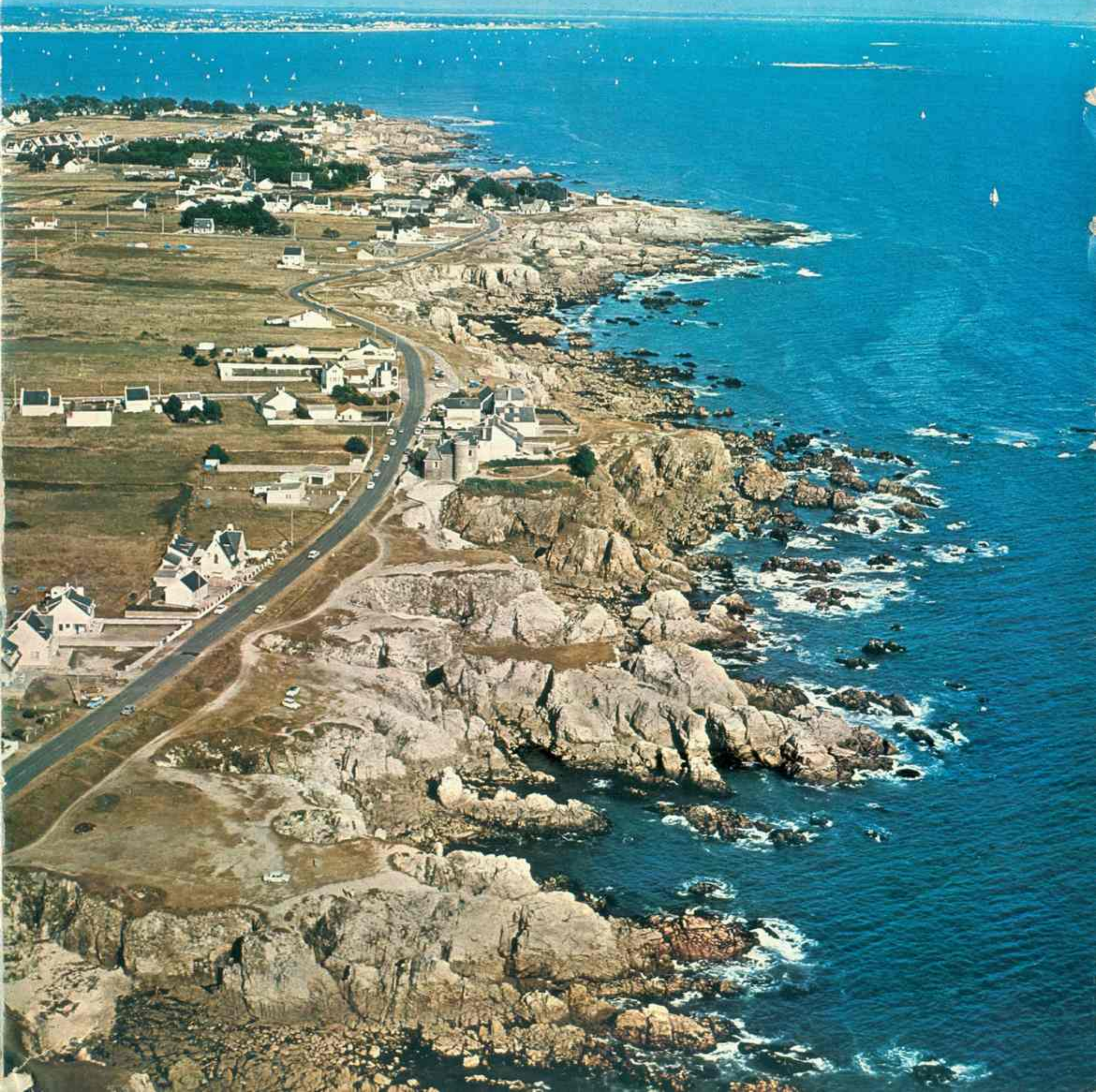
BIBLIOGRAFÍA

Colonial Office: *Cyprus*, 1957, Londres, 1958. - Migliorini, E.: *Profilo geografico del Medio Oriente*, Nápoles, 1958. - Annual Report: *Nicosia*, 1966.



El monasterio de Achiropiitos, que se remonta a la época bizantina (siglo XI). En este período Chipre experimentó un gran florecimiento de las artes, como lo demuestran los numerosos monasterios e iglesias. Cuando pasó a manos de los cruzados, se enriqueció con varios monumentos góticos, tanto en Nicosia (catedral de Santa Sofía) como en Famagusta. (S.E.F.)

EUROPA OCEANICA



LAS ISLAS BRITÁNICAS

Entre la costa inglesa y el continente existe únicamente un brazo de mar, que en un determinado punto se estrecha hasta alcanzar apenas los 30 km; esto explica que los ingleses le llamen simplemente *The Channel*, el canal. Este canal es, en el aspecto geológico, bastante reciente, ya que hasta el período cuaternario no se produjo la separación definitiva entre el suelo inglés y el europeo. Por ello, las Islas Británicas forman parte de Europa, con toda propiedad, tanto desde el punto de vista geológico como por su situación geográfica; y, sin embargo, este estrecho canal ha sido suficiente para que vivieran, durante siglos, al margen del resto del continente y hacer de ellas un mundo casi aparte. Los usos, costumbres y tradiciones de la nación británica son los de un pueblo — o mejor dicho, de un conjunto de pueblos, con diferencias a menudo profundas y determinantes — cuya historia se caracteriza por la conciencia de esta diferencia y por su celosa custodia. Sólo el peso de los acontecimientos que se han sucedido en este siglo, especialmente a partir de la segunda Guerra Mundial, han forzado a este país a acercarse poco a poco al resto de Europa: el estrecho que ninguna flota enemiga jamás logró fran-

quear se ha convertido, en efecto, en un simple canal, al otro lado del cual existe una Europa en cuya estructura social, humana y económica acabará también por insertarse la vieja Inglaterra tradicionalmente aislacionista.

Las dos mayores islas de Europa

Dos grandes extensiones constituyen las Islas Británicas: Gran Bretaña e Irlanda, esta última situada al Oeste de la primera y frente al océano Atlántico. Ambas ocupan el primer y segundo lugar, en cuanto a extensión, entre las islas europeas: Gran Bretaña tiene 229.884 km² de extensión (divididos entre los 130.539 de Inglaterra, los 78.764 de Escocia y los 20.761 de Gales, sin contar la isla de Man y las islas Normandas o del Canal), mientras que Irlanda, por su parte, tiene una superficie de 83.000 km². Una comparación servirá quizás para esclarecer mejor estos datos: la superficie de Gran Bretaña es, aproximadamente, la mitad de la que tiene la Península Ibérica, e Irlanda es unas tres veces mayor que Sicilia.

Orientada en sentido Norte-Sur, Gran Bretaña presenta una típica forma alargada; longitudinalmente, entre los dos pun-

tos más distantes de su territorio — el cabo Duncansby, en el extremo Norte de la costa escocesa, y el cabo Lizard, en Cornwall — hay una distancia de 955 km. La anchura máxima — medida entre el cabo Saint David, en el canal de Irlanda, y la costa de la península de Norfolk, en el mar del Norte — es, aproximadamente, de unos 500 km.

Las aguas que rodean la isla presentan una notable diferencia: al Oeste, las del Atlántico son profundas, portadoras de lluvias y tormentas; al Este, por el contrario, la poca profundidad del mar del Norte les confiere casi el carácter de aguas internas entre Gran Bretaña, Escandinavia y Europa noroccidental.

Montañas en bloques

Las Islas Británicas, situadas lejos de los Alpes, probablemente no han sufrido ningún plegamiento desde el final de la era primaria, hace 230 millones de años; durante este larguísimo período podrían haber sido niveladas por la erosión y transformadas en una monótona meseta de no haber intervenido tres importantes factores. En primer lugar, las rocas que las componen no son uniformes; además de

Las blancas rocas calcáreas de Brighton, en Sussex. La zona de Sussex está ocupada en su parte central por los South Downs, que terminan en el mar formando laderas calcáreas rodeadas por una franja costera arenosa. Estos blancos acantilados son los que han dado a Gran Bretaña el nombre clásico de "Albión". Antiguo puerto en la Mancha, con una playa que se extiende a lo largo de 8 km, Brighton se ha convertido, gracias a su proximidad a Londres, en una de las más importantes estaciones balnearias de Gran Bretaña. (S.E.F.)





El Ben Nevis (1343 m), que se alza en la parte occidental de los Grampianos, es la cima más alta del archipiélago británico. De naturaleza cristalina, los Grampianos son los montes principales de los Southern Highlands y en su parte occidental presentan cimas más elevadas y un relieve más accidentado a causa de la erosión. En la parte oriental, por el contrario, se encuentran mesetas más regulares. (S.E.F.)

los granitos y los gneiss, existen grandes extensiones de duras areniscas rojas, esquistos más blandos, calizas solubles y lavas volcánicas. Esta diferente naturaleza de las rocas ha ofrecido, como es lógico, una desigual resistencia a los efectos de la erosión, lo que explica las notables diferencias que se observan en la configuración del relieve.

Otro factor es el determinado por la acumulación de importantes masas de sedimentos al pie de las montañas, en los estrechos, lagos y mares; en toda la parte oriental del país y en la gran depresión central de los Midlands, el "zócalo", es decir, la antigua base rocosa, ha sido cubierto por una capa de calizas y arcillas secundarias y terciarias.

El tercer factor que ha determinado la morfología de las Islas Británicas es el hecho de que en una época bastante reciente los antiguos macizos se levantaron, si bien en forma de bloques aislados que dejaron amplias zonas intermedias que han permanecido a un nivel inferior: sin

este último aspecto de la evolución estructural, los macizos no tendrían su configuración de montañas. No está del todo claro qué tipo de acciones determinaron este tardío levantamiento del relieve; quizá se trata de una lejana repercusión del plegamiento alpino, o quizá — puesto que los puntos más altos están al Norte y al Oeste — de una fuerza no identificada procedente del Atlántico.

En una época no tan remota — entre un millón y diez mil años — los glaciares que descendieron de Escandinavia cubrieron, en dos ocasiones, el mar del Norte, sepultaron casi todas las montañas y llanuras, imprimieron su huella modelando los valles y depositaron grandes cantidades de arena y bloques al fundirse el hielo. Sólo en algunas localidades particularmente elevadas quedaron, al finalizar la época glacial, pequeños glaciares aislados que modelaron de forma diversa los desniveles; la mayor parte de los lagos de Inglaterra y Escocia tienen precisamente este origen.

Clima oceánico; niebla y lluvia

Las Islas Británicas gozan, por lo general, de un clima suave si se tiene en cuenta su latitud; no se producen grandes calores ni fríos excesivos, y sólo las lluvias y las nieblas son prolongadas y frecuentes. La comparación con otros lugares que se hallan a la misma latitud en otros países resulta interesante: la media de enero en Londres, por ejemplo, es de 4 ° C, increíblemente más benigna que la que se registra en el mismo mes en Winnipeg, Canadá, que es de —19 ° C. En las islas Scilly, casi a la misma latitud que la ciudad polaca de Cracovia, en los periodos de frío no se desciende nunca más allá de los —4 ° C, mientras que en Cracovia llega a bajar hasta —30 ° C.

Las lluvias, más frecuentes que abundantes, caen en todas las estaciones, con un máximo en otoño y principios de invierno, y un mínimo entre febrero y abril. El sol, incluso cuando no está totalmente cubierto por las nubes, está velado por la

neblina; en el Sur, entre el alba y el ocaso, sólo puede verse claramente el sol durante una hora de cada dos; y en Escocia este porcentaje desciende a una hora de cada tres (como media anual, en invierno, sólo es visible una hora de cada siete u ocho).

El clima es bastante variado. Como las montañas se extienden a lo largo del borde occidental junto al Atlántico, forman una especie de barrera que mantiene la humedad procedente del océano; por lo tanto, en la vertiente occidental las lluvias son muy abundantes y a menudo sobrepasan los 200 mm al año. En los Highlands, las montañas escocesas, esta media llega incluso a ser el doble; cerca del Ben Nevis, el monte más alto, se han registrado máximas anuales de 4700 mm. Una parte no despreciable de estas precipitaciones cae en forma de nieve. Perdida ya la mayor parte de su humedad, las masas de aire llegan a las llanuras orientales y dejan caer cantidades cada vez menores de lluvia; se llega así a medias de 1000 mm anuales en la llanura irlandesa y de 700 a 750 mm en la inglesa; en las tierras bajas que rodean Wash, el gran golfo de la costa oriental de Inglaterra, se llega in-

cluso a los 600 mm, que es una media comparable a la de algunos lugares del Sur de Europa.

Estas cifras, no obstante, no dan todavía una idea adecuada de la realidad. Las Islas Británicas, como se sabe, están situadas en la ruta de las perturbaciones del "frente polar"; sin embargo, en verano, estas perturbaciones suelen desplazarse hacia el Norte, permitiendo que el Sur sea invadido por masas de aire meridionales más cálidas y secas; así, puede suceder que, en pleno otoño, ráfagas de aire sahariano lleguen incluso hasta Escocia.

Asimismo, los periodos secos — a pesar de la imagen ciertamente tradicional que se tiene de la "húmeda" Inglaterra — también forman parte del clima británico. Desde luego son más raros en el Norte y en el Oeste (en Irlanda del Norte no superan los veinte días al año y en Escocia los treinta días), pero en el Este y en el Sur suelen ser bastante frecuentes. En Hastings, cerca de la costa de la Mancha, en algunas ocasiones excepcionales se alcanzaron dos meses seguidos de sequía.

Un elemento característico del clima británico es su tradicional niebla, menos frecuente, sin embargo, de lo que se cree;

la media londinense, por ejemplo, es de ocho días al mes entre noviembre y enero. En las zonas industriales, es muy densa y se mezcla con los residuos lanzados por las chimeneas, dando origen al *smog* (de *smoke*, humo, y *fog*, niebla), que caracteriza aún hoy el paisaje invernal británico en muchas comarcas. El fenómeno, no obstante, se ha atenuado considerablemente desde que las autoridades sanitarias han tomado severas y eficientes medidas encaminadas a salvaguardar la salud de los ciudadanos.

Destaquemos, por último, que a pesar de que las precipitaciones en las montañas alimentan numerosos ríos, su caudal es inconstante y decrece mucho al llegar la primavera; en verano, en la montaña, la evaporación y la absorción por parte de la vegetación llegan a sustraer hasta el 80 % del agua del curso de los ríos; en la llanura, este porcentaje llega al 90 %. Por ello, el caudal medio de los cursos de agua es más bien bajo; no obstante, gracias a gran número de adecuadas obras hidráulicas — presas, diques, canalizaciones — se pueden utilizar por un igual y provechosamente las aguas que ofrece el interior del país.

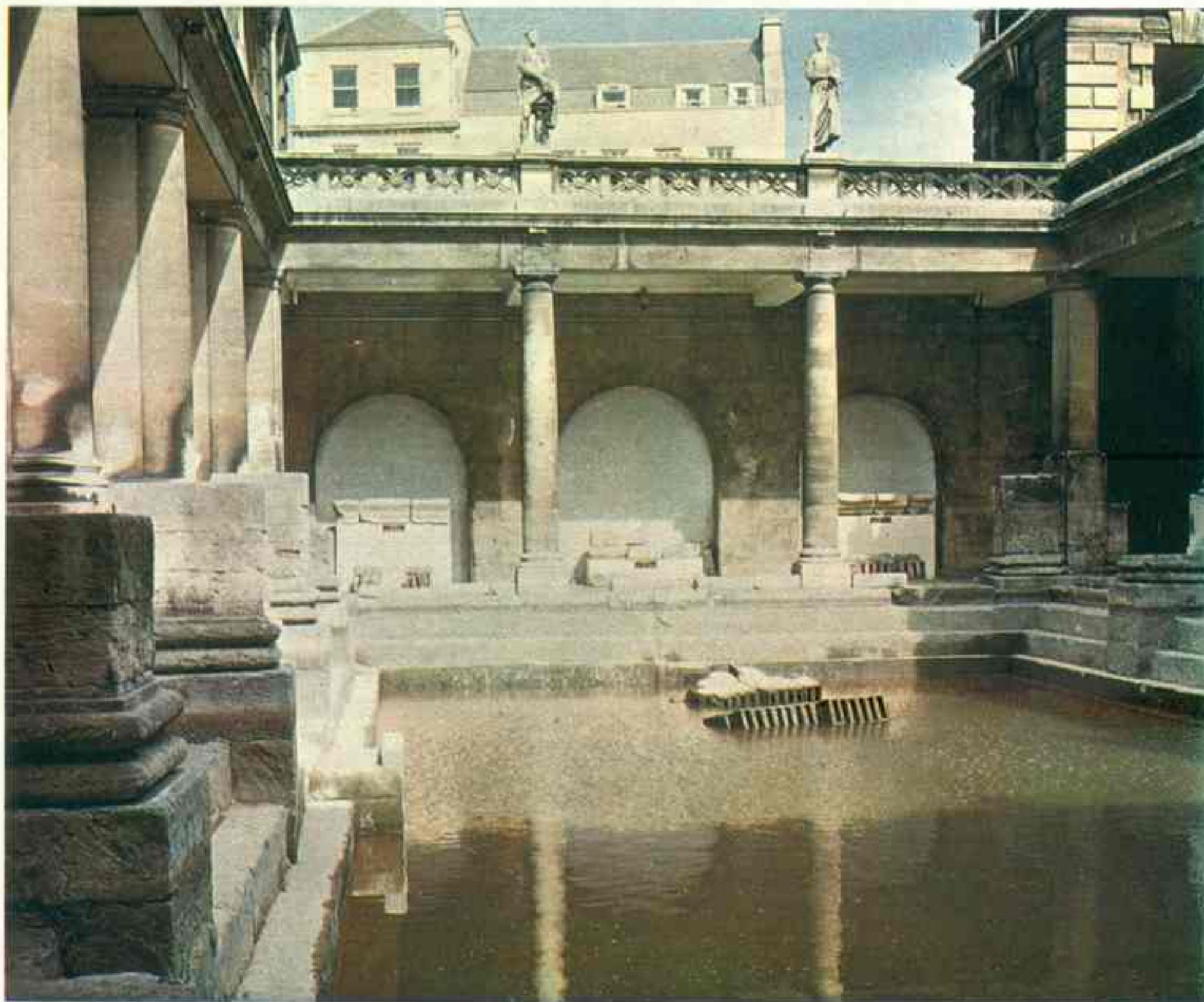
Los pueblos y la organización política

En una época en que se va afirmando cada vez más el principio de la supranacionalidad, ya no tendría sentido hablar de Gran Bretaña en los términos en que se expresaba el filósofo e historiador francés H. Taine ("Es una isla, y con esto sabéis tanto como yo"); sin embargo, no es posible comprender los acontecimientos históricos a través de los cuales se ha formado la nación sin tener en cuenta su especial situación geográfica.

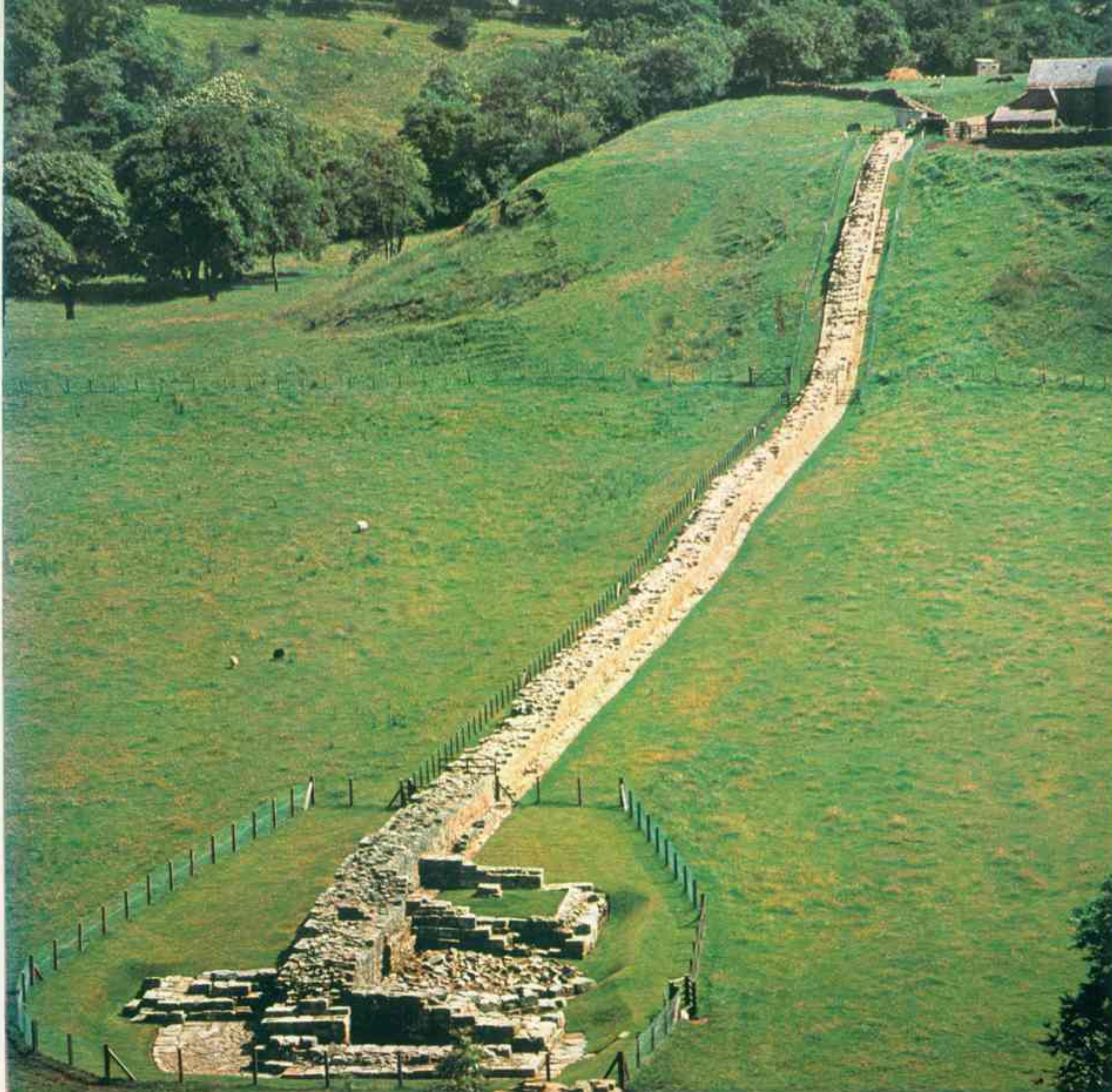
Así, la historia de las Islas Británicas es, desde cierto punto de vista, la historia de repetidas invasiones y conquistas, por parte de diferentes pueblos, y al mismo tiempo es también la historia de una tenaz y celosa defensa del patrimonio étnico y cultural frente a las influencias del continente.

Las primeros habitantes

Las pocas noticias que se tienen de las poblaciones autóctonas de Gran Bretaña proceden de hallazgos de restos humanos que se remontan al paleolítico superior y que pertenecen a individuos de estirpes afines a la del hombre de Cro-Magnon; estos hombres residían en un área más bien restringida (que corresponde aproximadamente a la actual cuenca meridional de Londres). La ausencia de restos en otras zonas se explica fácilmente por la acción de las continuas glaciaciones.



Las termas romanas de Bath, en Somerset. De gran importancia en la época romana, Bath adquirió notoriedad en la Edad Media por la elaboración de la lana y por su abadía benedictina (siglo X). Hoy es una famosa estación termal (aguas radiactivas). En el siglo XVIII se convirtió en un centro mundano y literario, y su organización urbanística, debida al arquitecto J. Wood y a su hijo, fue uno de los primeros ejemplos de planificación que se llevaron a cabo en este campo.



El "vallum Adriani", cerca de Gilsland, en Cumberland. Construido en la época del emperador Adriano, entre 122 y 127, esta gran obra militar debía proteger la Britania romana de las invasiones de los caledonios. Se extendía desde la desembocadura del Tyne a la del Solway, y comprendía tres líneas de defensa: al Norte un muro de piedra; más al Sur un "vallum" compuesto de una trinchera, un terraplén y, quizás, una empalizada; después, un sistema de fortines y campos fortificados. El "vallum" fue abandonado el año 382, cuando lo atacaron los escotos. (S.E.F.)

Los verdaderos asentamientos se produjeron mucho más tarde, hace unos 4500 años, cuando algunos pueblos procedentes del otro lado del mar llegaron a las costas de la isla y penetraron lentamente hacia el interior. Estos pueblos pertenecían a grupos étnicos distintos: unos procedían de la Península Ibérica y de la zona costera de Francia; otros venían de las regiones bálticas, es decir, de la actual Polonia, o incluso de las lejanas llanuras ucranianas. Los hombres procedentes del Sur, preferentemente cazadores, se instalaron en la franja occidental de la isla; los otros, que practicaban principalmente el pastoreo y las formas primitivas del cultivo de la tierra, prefirieron establecerse al Este del núcleo montañoso, en las fértiles tierras de la llanura.

Estos primeros habitantes dieron vida a formas bastante evolucionadas de organización tribal e incluso establecieron con-

tactos con otros pueblos, como, por ejemplo, los fenicios, que llegaban a la costa de Cornualles para abastecerse de estaño, y los celtas del otro lado de la Mancha. La situación no cambió sustancialmente hasta el siglo I a. de J.C., en que las legiones romanas, al mando de César, desembarcaron en aquella *Britannia* conocida ya en el mundo greco-romano.

La dominación romana

Pero las dos expediciones de César — en el año 55 y 54 a. de J.C. — no consiguieron ningún resultado positivo debido a la feroz resistencia de los nativos; la auténtica dominación romana no empezó hasta un siglo después, al ser vencida la valerosa reina Boadicea por las tropas del emperador Claudio. La conquista, sin embargo, se limitó al territorio de la actual Inglaterra, puesto que las legiones no lo-



Un pectoral de oro del tesoro encontrado en Sutton Hoo, en las cercanías de Woodbridge (Suffolk), en 1939. Además de otros objetos de oro, también formaba parte de los hallazgos arqueológicos de esta localidad la barca funeraria de un rey sajón, que data de los años 650-660. (L. Pellegrini)

La fachada gótica del castillo real de Hampton Court, cerca de Londres. El palacio, que el arzobispo Wolsey mandó construir en 1515, fue cedido en 1526 a Enrique VIII y durante dos siglos fue residencia real. En 1689 fue modificado y completado por Christopher Wren, quien construyó la fachada que da al parque inspirándose en el palacio de Versalles. Las galerías de Hampton Court contienen numerosas pinturas. (Etrusco-Marka)



graron penetrar en las inaccesibles regiones de Escocia y Gales. Y no sólo tuvieron que limitarse a esta zona, sino que además los caledonios intentaron muchas veces pasar al contraataque, hasta el punto de que el emperador Adriano hizo construir, en el siglo II, el famoso *vallum Adriani* (situado, aproximadamente, a lo largo de la línea que aún hoy señala la frontera entre Inglaterra y Escocia).

Por otra parte, en el territorio ocupado, el dominio romano nunca llegó a imponerse del todo sobre los pobladores locales; aunque se edificaron varias ciudades, ni los usos y costumbres latinos, ni tampoco su lengua, lograron difundirse. No es ninguna casualidad que la literatura latina no cuente con ningún escritor nacido en *Britannia*.

Nuevas invasiones

La dominación romana terminó espontáneamente, a principios del siglo V, cuando los ocupantes se retiraron para concentrar sus fuerzas en torno a Roma,

amenazada ya por los bárbaros. Sin embargo, casi inmediatamente, la isla fue invadida de nuevo por otros conquistadores, los pictos y los escotos, procedentes de Irlanda; éstos, a su vez, fueron derrotados por los anglos y los sajones, llamados en ayuda de los pueblos británicos. Si bien oficialmente asumieron el papel de liberadores, la realidad fue que los recién llegados eran también invasores, y contra su dominación se alzó la valerosa resistencia de los británicos. Les guiaba un desconocido caudillo, al que la fantasía popular dio después el nombre del legendario rey Arturo, protagonista, con sus caballeros, del ciclo literario que tomó el nombre de la mítica Tabla Redonda. Sin embargo, la resistencia fue vencida por los nuevos dominadores, y sólo unas pocas tribus lograron mantener su independencia refugiándose en las montañas de Gales y en la rocosa Cornualles. El territorio conquistado por los anglos y los sajones — que desde este momento se llamó Inglaterra, término derivado del nombre de los anglos — fue dividido en siete pequeños reinos

Vista del Támesis con la Torre de Londres. Este vasto conjunto de edificios de planta cuadrada se empezó a construir en 1078 por orden de Guillermo el Conquistador; el primer edificio fue la Torre Blanca, cuyos muros almenados son visibles en la fotografía. La antigua fortaleza normanda, ampliada varias veces hasta tiempos modernos, sirvió a continuación como prisión del Estado; en ella murieron, entre otros, Ana Bolena y los sobrinos de Ricardo III. Actualmente, en una de las torres interiores, se conservan las joyas de la Corona británica. (G. Ricatto)



(heptarquía), que durante unos dos siglos convivieron más o menos pacíficamente hasta que, en 829, fueron reunidos bajo el mando de Egberto, rey de Wessex. Siguió después un periodo en que el país vivió bajo la constante amenaza de los daneses, que efectuaban sangrientas y repetidas incursiones en suelo inglés y con las que al fin logró terminar Alfredo el Grande; sus sucesores, sin embargo, no fueron capaces de resistir a los vikingos, que, hacia el año 1000, lograron colocar en el trono a su gran rey Knut (Canuto). Éste, tras heredar la corona de Dinamarca y conquistar la de Noruega, consiguió pacificar el país y convertirlo en el centro de un imperio anglosajón; pero a su muerte nadie fue capaz de mantener su ambiciosa creación.

Treinta años después de la muerte de Knut se produjo la última y definitiva invasión del suelo inglés, la de los normandos, conducidos por Guillermo el Conquistador, que subió al trono tras derrotar en Hastings (1066) al príncipe Harold II. Con la conquista normanda, duramente hostilizada por los sajones, que mantuvieron una secular rivalidad con los nuevos dominadores, se inició el proceso de formación de la nación inglesa. Los normandos introdujeron en el país la lengua franco-latina, cuya fusión con la lengua anglosajona, de tipo germánico, dio lugar al nacimiento de la lengua inglesa. El centralismo de los reyes normandos determinó la creación de lo que podríamos definir como el primer embrión de burocracia central; a esta época se remonta, por ejemplo, el *Domesday Book*, muy parecido a un registro catastral, en el que se inscribían todos los bienes que se hallaban sujetos a tasación.

El nacimiento de la nación

Guillermo el Conquistador falleció en 1087. Menos de setenta años después, en 1154, subió al trono inglés Enrique II, hijo de la princesa normanda Matilde y de Godofredo de Anjou, llamado Plantagenet porque solía adornar su gorro con una rama de retama; comenzó así el largo periodo, de más de tres siglos, en que el trono fue ocupado por la dinastía de los Plantagenet.

Los largos y complicados acontecimientos que se sucedieron durante estos tres siglos — en muchos de los cuales se inspiraría el genio de William Shakespeare — tuvieron a menudo un desarrollo tortuoso y dramático, pero lo que importa destacar es que fueron los siglos en que se formó la nación inglesa. La *Carta Magna*, considerada como el fundamento de las estructuras democráticas de Inglaterra, se remonta a 1215; en este periodo se crearon además las más importantes instituciones, se instauraron usos y costumbres (como

el complejo sistema de pesas y medidas) y se formó la lengua, que aún hoy no difiere mucho de la de los famosos *Canterbury Tales*, su primera obra maestra. Y es, sobre todo, en este periodo cuando — tras las largas y en general inútiles guerras emprendidas contra países del continente — los ingleses adquirieron la típica mentalidad "isleña", que había de caracterizar su historia en los siglos posteriores. No deja de ser significativo que para los historiadores ingleses la Edad Media no termina en 1492, año del descubrimiento de América, sino en 1485, con la extinción de la familia Plantagenet.

El prestigio de la Corona

El gran prestigio de que goza todavía la Corona constituye precisamente la base de este sentido de continuidad con un pasado en el que se reconoce toda la nación inglesa.

El único territorio en el que la Corona no ha sido nunca "aceptada" es la irreductible Irlanda católica, tres cuartas partes de la cual abandonaron la comunidad

británica y forman hoy una república independiente. Irlanda septentrional (protestante) forma, a su vez, con Inglaterra, Gales y Escocia, el Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte; no obstante, en Belfast existe un parlamento separado para Irlanda del Norte; Escocia conserva asimismo instituciones y leyes propias, y en las islas de Man (en el mar de Irlanda) y en las islas Normandas (Jersey y Guernsey, en la Mancha) existen gobiernos especiales. El único lazo que une todos estos territorios es la persona del rey, quien, tras la Declaración de los Derechos (1689), tiene funciones esencialmente representativas, expresadas en el principio de que el rey reina pero no gobierna. El poder lo detenta el Parlamento, o Cámara de los Comunes, que se reserva el control de la acción gubernativa. El jefe del gobierno es el Primer Ministro, teóricamente elegido por el rey, pero que en realidad es el líder del partido más fuerte en los Comunes. El jefe del gobierno es el que, con la aprobación del soberano, escoge los ministros, responsables ante la Cámara de los Comunes.

La estatua de la reina Victoria en los jardines del castillo de Windsor, el mayor de los castillos ingleses y residencia real desde hace siglos. El larguísimo reinado de la reina Victoria (1837-1901) constituyó uno de los periodos más prósperos de la historia inglesa, siendo denominado, precisamente, "era victoriana". (G. Mairani)



Gran Bretaña

La primera característica que destaca al observar el mapa físico de Gran Bretaña es la neta división del país en dos grandes regiones: una, que comprende toda la parte septentrional y occidental es montañosa y de costas accidentadas; la otra, la sudoriental, carece de relieves importantes y sus costas son de configuración bastante más regular.

Otra característica es la abundancia de aguas interiores, con ríos de curso generalmente corto — dada la proximidad al mar en cualquier punto del territorio — y, sobre todo en el Norte, con lagos típicamente de montaña.

Gran desarrollo de las costas

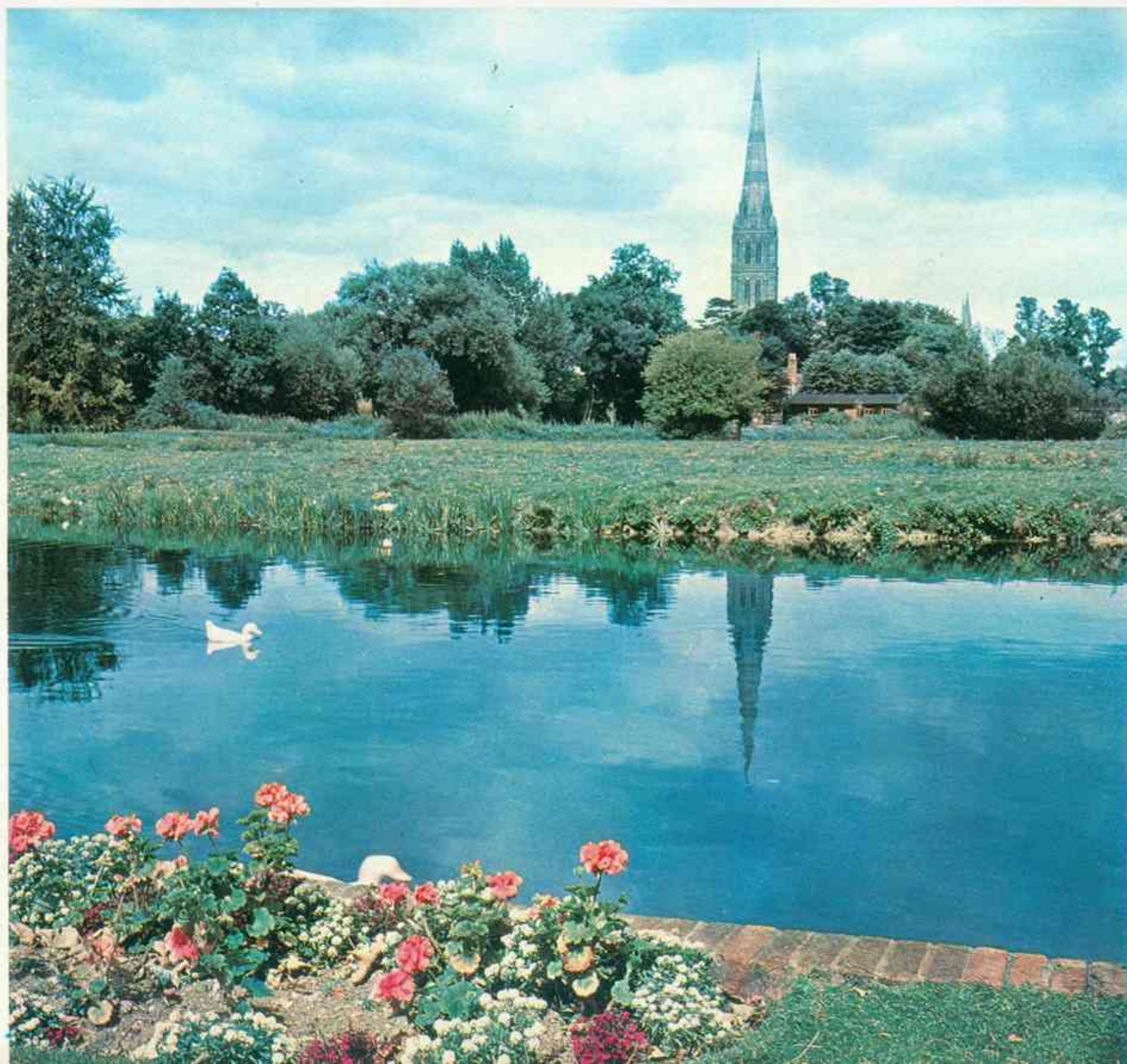
Se han indicado ya las causas geológicas de la particular formación de las tierras; haremos ahora una breve descripción general de ellas, empezando por el aspecto de las costas, que se extienden a lo largo de más de 7500 kilómetros.

Los ingleses, tradicionalmente gente marinera, han fundado a lo largo del litoral muchas de sus ciudades y han encontrado en el mar — ya sea con la pesca o el comercio, o, en tiempos pasados, con sus conquistas — una fuente inagotable de riqueza.

En Escocia, especialmente al Norte y al Oeste, la costa se presenta alta y recortadísima, agrietada por las profundas hendiduras de los *firths*, estuarios excavados por los glaciares de la era cuaternaria y que fueron invadidos por el mar al fundirse los hielos. Otra prueba de la atormentada historia geológica de esta parte del territorio es la presencia de una gran cantidad de islotes, a menudo separados de la costa por estrechos brazos de mar. Además de estos islotes, que en realidad no son mucho más que grandes escollos, hay también varias decenas de islas de cierta importancia, tanto por pertenecer a un

La aguja de la catedral de Salisbury destaca, entre el verdor de la campiña, por encima de los árboles seculares. La aguja, que es la más alta de Inglaterra, fue añadida más tarde al edificio principal, cuya construcción se remonta al siglo XII. La catedral de Salisbury es la única catedral inglesa construida según un diseño unitario y en una única fase. Posee esculturas y monumentos sepulcrales de varias épocas; en su biblioteca se conservan muchos libros y manuscritos.

(Etrusco-Marka)



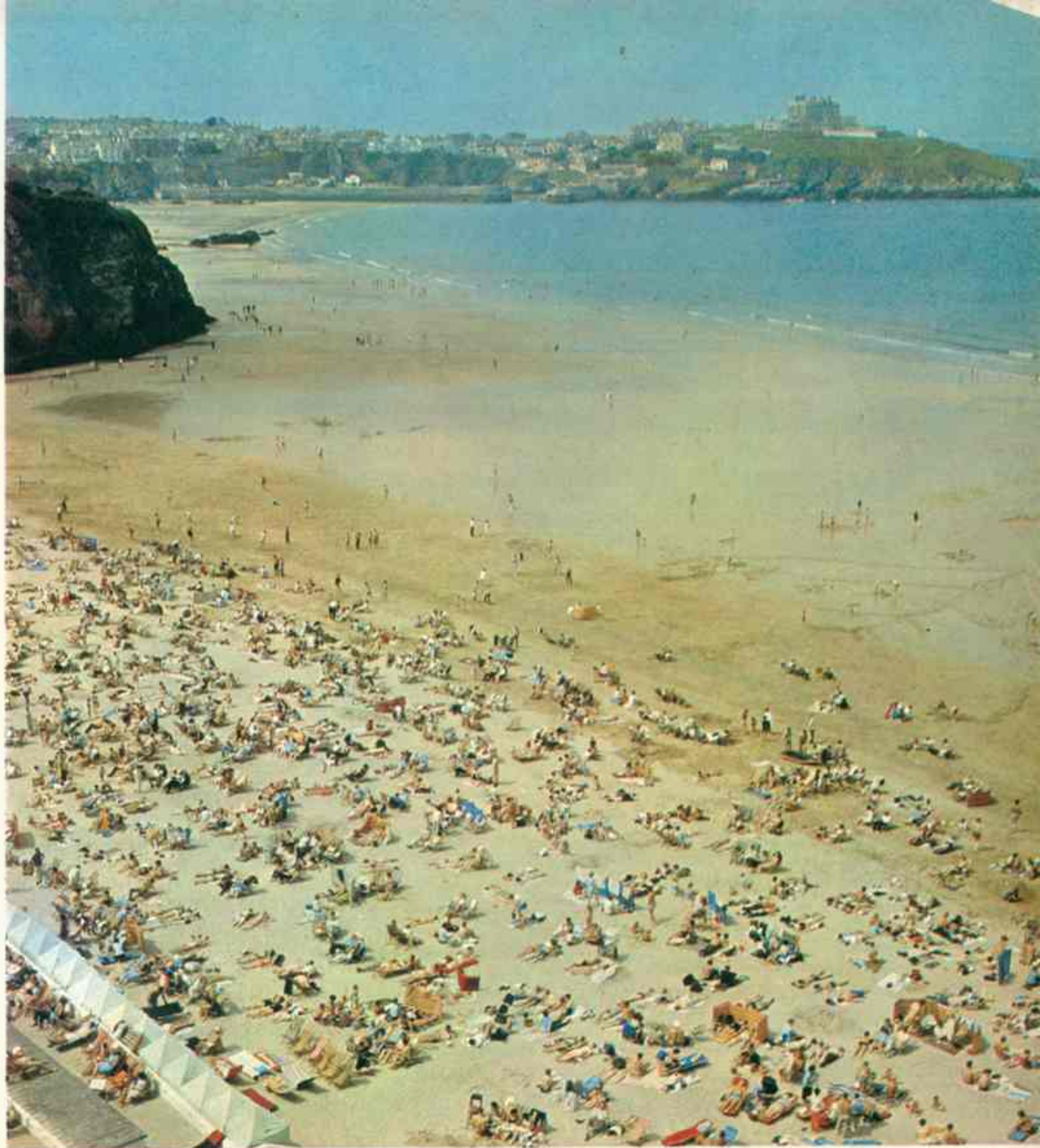
grupo de características precisas, como por ser la sede de antiguos núcleos y comunidades.

Tales son, por ejemplo, las islas Shetland — bastante separadas de la costa y situadas en los límites del mar de Noruega —; las Orcadas, situadas cerca de la punta septentrional de las tierras británicas, y las Hébridas, desparramadas a lo largo de casi 200 km y formando casi una barrera a las aguas del Atlántico.

Aparte del canal del Norte, yendo hacia el Sur, se encuentra el último de los grandes *firths* escoceses, el de Solway; en sus orillas se asienta Gretna Green, la famosa villa fronteriza de los matrimonios-relámpago. Después del Solway Firth, la costa sigue presentando aún una configuración irregular a nivel de los montes de Cumberland, cuyas laderas descienden rápidamente hacia el mar, pero después se vuelve más rectilínea: a este nivel se abre la gran bahía en cuyo límite meridional se halla Liverpool y en donde se encuentran las islas de Man y de Anglesey, muy próxima esta última a la costa de Gales. En este lugar, la línea costera vuelve a ser accidentada; a poca distancia del mar el relieve (Cambrian Mountains o montes Cambrianos) es de nuevo más pronunciado y las aguas del canal de San Jorge están flanqueadas por altas murallas de sólida roca.

Las costas de la península de Cornualles, cerca de cuya punta oriental (Land's End) se encuentran las pequeñas islas Scilly, son también rocosas y recortadas. En este punto las aguas forman corrientes impetuosas y muy peligrosas, por lo que estas costas son tristemente célebres entre las gentes de mar, ya desde los tiempos en que eran visitadas por los fenicios y los griegos. Sin embargo, y precisamente debido a las corrientes, Cornualles tiene unas condiciones climatológicas particularmente favorables: en efecto, las tibias aguas de la corriente del Golfo hacen que su clima sea mucho más templado de lo que correspondería a su latitud. Todo ello, unido a las bellezas naturales y a los importantes vestigios históricos que se conservan, convierten esta región en uno de los lugares más visitados por los turistas de todos los países.

Después de Cornualles y Devon — los dos condados que ocupan la mayor parte del territorio de la península sudoriental — se encuentran aún algunas bahías, como la de Spithead, cerrada por la isla de Wight; después, la costa adquiere una configuración típica: largas extensiones de arena, tras las cuales se yergue un alto frente de rocas de color claro, donde termina bruscamente la llanura sudoriental. Son los llamados "acantilados blancos", por los que desde antiguo a Inglaterra se



le ha dado el tan conocido nombre de Albión y que constituyen un elemento característico de su configuración física, lo mismo que el verde de los pastos o el brezo de los páramos. Dover, la ciudad que ha dado nombre al más famoso acantilado inglés, está situada en el promontorio de Kent, que termina en el cabo North Foreland.

Después de este promontorio se abre el estuario del Támesis, de costas bajas y pantanosas; en este lugar comienza la costa oriental de Gran Bretaña, orientada hacia el mar del Norte. Hasta la frontera escocesa, señalada por la desembocadura del Tweed, el litoral presenta casi siempre una configuración llana, a excepción de las terrazas situadas a nivel de las colinas de York y de las Cleveland Hills. Al Norte del estuario del Tweed, el paisaje del litoral escocés vuelve a adoptar el típico aspecto recortado, aunque no tanto como en el Oeste. Después del gran corte del Firth of Forth, en cuya margen meridio-

nal se asienta Edimburgo, la antigua capital de Escocia, se abre el del río Tay, bastante menos pronunciado; después, hasta el cabo Kinnairds, se encuentra el único tramo lineal y casi completamente llano de la costa escocesa, que pronto se vuelve nuevamente rocosa y recortada, abriéndose más al Norte las grandes ensenadas del Moray Firth y del Dornoch Firth. La primera, una de las mayores de Escocia, no es más que la parte invadida por el mar de la Glen More, el "Gran Valle", que separa las Northern Highlands (Tierras Altas del Norte), de las Southern Highlands, que son los relieves más altos de las Islas Británicas.

Montañas no muy elevadas

El aspecto físico de la isla se caracteriza también por el relieve, que ha influido mucho en la distribución de la población, en los acontecimientos históricos, en las diversas actividades y en las costumbres.

Vista de la playa de Newquay, en Cornualles. En las accidentadas costas de esta larga península, que avanza hacia el Atlántico, se encuentran numerosos centros balnearios. Además de gozar de un clima muy benigno, Cornualles ofrece paisajes de sugestiva belleza, así como recuerdos históricos relacionados con la leyenda del rey Arturo y los caballeros de la Tabla Redonda. (Titus)

Si se tiene en cuenta la altura media del relieve, Gran Bretaña no puede ser definida como un país de grandes montañas. Sin embargo, la influencia de la configuración del terreno ha sido determinante por muchas razones; piénsese, por ejemplo, en lo poco que los diversos invasores consiguieron penetrar en las zonas más inaccesibles del país, donde se ha conservado intacto, hasta hace poco tiempo, el patrimonio lingüístico y cultural. Sólo el progreso técnico de nuestra época ha podido superar el aislamiento en que, durante siglos, habían permanecido regiones enteras de este país.

La región en la que la orografía constituye el elemento más característico del paisaje es Escocia. Existen en ella tres clases de relieves, netamente separados entre sí: los Northern y Southern Highlands (cuya alineación principal está constituida por los montes Grampianos), en la parte más septentrional de la región, y los Uplands, en la parte meridional. El nombre de esta última elevación, que precisamente significa "tierras elevadas", sirve para indicar, en contraposición con las "tierras altas", que la altura media de los Uplands es inferior; en efecto, su punto más alto sólo llega a 842 m (monte Merrick), mientras que la cima más alta de los Highlands, que es también la más alta de toda Gran Bretaña, llega a 1343 m (Ben Nevis).

Los Highlands, si bien están indicados en algunos mapas como una única cadena de montañas, forman en realidad distintas alineaciones montañosas, aunque tienen el mismo origen geológico y están orientadas en sentido transversal de SO. a NE. Están separadas por la hendidura del Glen More, una profunda fractura de

unos 200 km de longitud, casi completamente ocupada por una serie de lagos (*lochs*), entre los que se halla el famosísimo lago Ness. Las aguas de dichos lagos forman parte del denominado canal de Caledonia (del antiguo nombre romano de Escocia), que pone en comunicación el mar del Norte con el océano Atlántico.

Otros numerosísimos *glen* surcan los Highlands; tanto los septentrionales como los meridionales están profundamente hendidos por estos valles de paredes abruptas y de fondo llano; existen incluso cerca de las cimas de los montes más altos, y en casi toda la parte baja acogen las aguas de un *loch*.

Los Highlands tienen además otra característica común: la de estar constituidos más bien por una serie de mesetas que por cadenas de montes; las pocas montañas que se alzan encima de aquellas presentan una típica forma redondeada, apareciendo como si fueran cúpulas de roca granítica.

Las diferencias observables entre los Northern Highlands y los Southern Highlands se deben a que la cadena noroccidental ha sufrido mucho más que la sudoriental la acción erosiva combinada de los glaciares y de las aguas oceánicas; así, mientras los Northern Highlands se caracterizan por sus declives abruptos y sinuosos, los Southern Highlands descienden más suavemente, en forma de largos valles, hasta la costa. De ello resulta también una notable variedad del paisaje: por una parte, bosques sombríos y páramos y pedregales a menudo de aspecto desolado, y, por otra, pastos, prados e incluso campos cultivados, con algún centro habitado al cuidado de ellos.

Después de los Southern Highlands, hacia el Sur, se encuentran los Lowlands, es decir las "tierras bajas", nombre que se les dio no por tratarse de una llanura, sino debido a su diferencia de nivel en comparación con los vecinos Highlands. Los Lowlands constituyen una región muy accidentada: en ella se encuentran colinas que siguen la dirección de la estructura geológica, depósitos glaciares alineados y, sobre todo, grandes volcanes apagados, de varios centenares de metros de altura y con largas coladas de lava de perfil horizontal. Por su aspecto parecen estar inactivos desde hace relativamente poco tiempo; sin embargo, se trata de restos de la era primaria que se remontan a 600 millones de años. Volvieron a quedar al descubierto mucho más tarde, cuando la erosión eliminó los sedimentos que los habían recubierto pero respetando sus basaltos y sus traquitas.

Gracias a este trabajo de erosión, el mar ha podido penetrar a una notable profundidad en los dos *firths* orientales de los Lowlands, el del Tay y el del Forth, así como en el *firth* occidental del Clyde; se ha formado así lo que se denomina el "cuello" de Escocia, es decir, la parte más estrecha de toda la isla de Gran Bretaña. En este lugar sólo algo más de 50 km separa las aguas del mar del Norte de las del océano Atlántico.

Entre los Lowlands y la frontera inglesa se alza, por último, la tercera cadena montañosa, los Uplands o Southern Uplands; de ellos forman parte, entre otros, los montes Cheviot, quizá los más conocidos por el hecho de que su nombre sirve para designar una raza ovina que da una lana particularmente apreciada. A pesar de su modesta altura, los Uplands tienen un aspecto áspero y a menudo desolado, con extensas landas en sus aplanadas cimas. Los valles que se abren a los pies de estas montañas se dividen en dos grupos: al Oeste, los *dales* dibujan una serie de surcos paralelos, en dirección NO-SE., que fueron utilizados para establecer las más antiguas vías de comunicación entre Inglaterra y Escocia; al Este, por el contrario, convergen hacia la cuenca del Tweed, cuyo curso señala, en su parte final, la frontera oriental entre Inglaterra y Escocia, y que ha dado nombre, además, a la famosa lana que, desde hace siglos, se elabora en este lugar.

La cadena de los Peninos

La cadena de los Peninos se extiende desde la frontera de Escocia hasta la gran llanura inglesa (los Midlands, o "tierras medias"). Su estructura es bastante sencilla: una ancha red modelada de inmensas mesetas cuya altura oscila entre los 250 y los 600 m. Las cimas más altas no supe-

Una vista del Loch Ness, que se extiende a lo largo de unos 40 kilómetros en la depresión del Glen More, en Escocia, siendo el más profundo de los "lochs" escoceses. El lago se hizo célebre en todo el mundo por las presuntas apariciones de un fabuloso animal prehistórico, el "monstruo del Loch Ness"; recientes investigaciones no han podido comprobar su existencia. (S.E.F.)





Un aspecto de las costas occidentales de Gran Bretaña, con el promontorio denominado Land's End ("Fin de la Tierra"), que constituye la extremidad sudoccidental de Cornualles. El perímetro costero de Gran Bretaña es muy extenso, particularmente en Escocia, y se calcula en más de 7500 kilómetros. El mar ha influido mucho en los destinos de los ingleses, que en la costa han fundado muchas de sus mayores ciudades y han encontrado en él su prosperidad con la práctica del comercio, la pesca y, en el pasado, con las empresas conquistadoras. (G. Costa)



DORSAL
WYVILLE-THOMPSON
IS. FÆRØERNE
(IS. FERØE)

ROCKALL

I. ROCKALL

ISLAS HEBRIDAS
CAN. DEL MINCH

GLEN MORE
MORAY F.

HIGHLANDS
ESCOZIA

DOWLANDS
Glasgow

FIR
Ed

CANAL DEL NORTHE

IRLANDA
Belfast
DEL NORTE

I. DE MAN

DE IRLANDA
LIVERPOOL
Manc

ANGLOSEY
Snowdon

G A L E S

Swansea
Cardiff

CORNWALLLES

Plymouth
B. DE LY

Land's End

IS. SCILLY

C. Lizard

CANAL DE

IS. NORMANDA

MAR DEL NORTE

ISLAS BRITÁNICAS - BÉLGICA
PAÍSES BAJOS - LUXEMBURGO





ran mucho a estas plataformas: al Norte, el Cross Fell llega a los 893 m, en tanto que al Sur el High Peak sólo alcanza los 635 m. La cadena es claramente asimétrica respecto a la anchura de la isla, puesto que está por completo desplazada hacia el Oeste. Entre las dos vertientes existe también una notable diferencia: en efecto, mientras los Peninos dominan con grandes desniveles la llanura limitada por el mar de Irlanda, descienden en cambio en declives mucho más suaves hacia el mar del Norte.

El paisaje ofrece una variedad que la modesta altura no permitía suponer. En las calizas, los cursos de agua subterráneos han creado numerosísimas cuevas; los glaciares hendieron los valles por todas partes, hasta el punto de abrir fáciles vías de comunicación, como la del valle del Tyne, al Norte, y la del valle del Aire, al Sur. El clima es, en todas partes, muy lluvioso: en ningún punto las precipitaciones descienden de los 1000 mm anuales: en las grandes mesetas desnudas soplan, además, fuertes vientos, y las cimas más altas están a menudo envueltas en niebla. Estos lugares, cubiertos de landas y turberas, son prácticamente inútiles para la agricultura y apenas sirven para el pastoreo; parece como si su función principal fuera la de servir de depósito para las aguas que se necesitan en los grandes centros industriales de Yorkshire, al Este, y de Lancashire, al Oeste. No obstante, este inhóspito conjunto de altiplanicies ha tenido una enorme importancia para el desarrollo de la economía inglesa, debido a que, al Norte, donde se extiende hasta cubrir casi toda la anchura de la isla, contiene las ricas cuencas carboníferas que han alimentado y siguen alimentando, aunque en menor medida que en el pasado, la industria inglesa.

A nivel de los Peninos septentrionales existe el macizo de los montes Cumberland, separado de los primeros por un valle que recibe el bíblico nombre de Valle del Edén. Este macizo tiene forma casi circular y en su centro se alza el Scafell Pike (978 m). Los glaciares también excavaron en este lugar profundos valles que parten radialmente de la cúpula del Scafell; en casi todos estos valles existen muchos lagos de origen glaciar, de aguas limpias y azuladas, por lo que esta zona ha recibido el nombre de Región de los Lagos, y fue especialmente apreciada por la mayoría de los poetas románticos.

Montes de Gales y Cornualles

El último relieve notable de Gran Bretaña está constituido por los montes Cambrianos, la cadena que forma el esqueleto de la meseta galesa y que está orientada, aproximadamente, de NE. a

SO., formando una especie de semicírculo. La cima más alta es el Snowdon (1085 m), resto de un antiguo volcán desenterrado por la erosión: de él toma su nombre un gran parque nacional, el de Snowdonia, lleno de cimas y precipicios, en agradable contraste con amplios pastos y bosques poblados de pequeños lagos. A medida que se extiende hacia el SO., la cadena de los Cambrianos pierde estas características y se despliega en una serie de elevaciones que, aunque conservan una altura media bastante elevada (unos 800 m), adquieren cada vez más el aspecto de colinas. La dorsal principal, formando un amplio semicírculo, se dirige hacia el Oeste, y termina en el cabo Stumbale y en el Saint David que se asoman al canal de San Jorge; existe, no obstante, otro grupo de relieves, más disperso, que se dirige hacia el Sur y desciende hasta el margen septentrional del estuario del Severn. Las Black Mountains, "Montañas negras", que constituyen una rica cuenca carbonífera, forman parte de este grupo montañoso, cuyo punto más alto es el Brecon Beacons (886 m).

Si se exceptúan las colinas graníticas de Cornualles, que, por otra parte, son de modesta altitud (se trata de cuatro grandes altiplanicies con rellanos, con alturas que oscilan alrededor de los 150, 250, 300 y 600 m), no existen en Inglaterra relieves notables. Si bien toda la franja meridional de la isla está surcada por una serie de prominencias, se trata generalmente de *downs* y *wolds*, es decir, ondulaciones del terreno que ni siquiera merecen el nombre de colinas. La única excepción de cierta importancia la constituyen las Cotswold Hills, conjunto de colinas que, desde la desembocadura del Severn, se extiende hacia el Este, a lo largo de un centenar de kilómetros, y desciende suavemente hasta la gran llanura sudoriental.

Las aguas internas

Numerosos y con un caudal casi siempre muy abundante a causa de la impermeabilidad del terreno y de la copiosidad de las lluvias, los ríos de Gran Bretaña presentan notables características comunes y, al mismo tiempo, grandes diferencias, lo que ha influido mucho en las actividades y en las costumbres de las diversas regiones.

Todos los ríos británicos son de limitada longitud: sólo dos de ellos, el Severn y el Támesis, sobrepasan los 300 km (338 y 330, respectivamente); tres — el Trent, el Ouse y el Wye — superan los 200, mientras que todos los demás oscilan entre los 100 y los 150 km. Los ríos más largos se encuentran en Inglaterra, es decir, la parte llana de la isla, y por ello son fácilmente navegables; además, debido a lo si-

nuoso de su recorrido, han constituido desde la antigüedad fáciles vías de comunicación entre distintas regiones. En los lugares en que el relieve es más accidentado, como ocurre sobre todo en Escocia, el curso de las aguas es mucho más rápido, y entonces los ríos constituyen, más que una vía de comunicación y de comercio, una "frontera" natural. Sólo en tiempos recientes se ha encontrado la forma de utilizarlos, aprovechando sus fuertes corrientes y desniveles, mediante la construcción de grandes centrales hidroeléctricas.

La característica común que se observa, en una simple ojeada al mapa de Gran Bretaña, es que casi todos los ríos desembocan en el mar en amplios estuarios: ello ha favorecido la vocación marinera de los habitantes, incluso de aquellos que no son propiamente ribereños, y ha permitido la construcción de grandes puertos oceánicos — como Glasgow, Liverpool, Cardiff y Bristol — en los lugares en que las fuertes corrientes marinas impedía fondear a los buques.

Ríos y "lochs" de Escocia

De los mayores ríos de Escocia sólo uno — el Clyde — desemboca en el océano Atlántico; en las orillas de su recortadísimo estuario se encuentra Glasgow, ciudad que ha tenido en el pasado y tiene aún, aunque en menor medida, gran importancia como centro de comercio con ultramar. Hay que destacar, a este respec-



La rica campiña del valle del Tweed, en las cercanías de Galashiels (Selkirk). El Tweed señala la frontera entre Escocia e Inglaterra; de 156 km de longitud, acoge, en su amplio valle, campos de cereales y praderas muy útiles para la cría del ganado. Sus aguas son ricas en salmones y truchas. (Fiore)



Bristol: el puente colgante sobre el Avon, en el suburbio de Clifton. Situada cerca del gran estuario del río Severn, denominado también "canal de Bristol", la ciudad se ha proyectado siempre hacia el océano y aún hoy su puerto es uno de los primeros de Inglaterra en cuanto al tráfico de materias primas, tabacos y plátanos. También posee importantes astilleros navales y aeronáuticos. (Titus)

to, que si bien la existencia del río ha sido determinante para el nacimiento y el desarrollo de la ciudad, ésta, a su vez, ha tenido que "readaptar" hasta cierto punto el curso del Clyde para que no disminuyese su función fundamental. Debido a las masas de arena que se depositan continuamente en su fondo, el lecho del río fue elevándose peligrosamente, y hubiese terminado por impedir el paso de los buques si no hubiese sido dragado en varias ocasiones. Así, "si el Clyde había hecho Glasgow, Glasgow hizo el Clyde"; en efecto, se consiguió que la profundidad del río fuera de unos 4 m en 1820, de unos 6 en 1851 y, actualmente, pasa de 11 m. Entre los ríos escoceses que desembocan en el mar del Norte, los más importantes son el Dornoch, el Spey, el ya citado

Tweed (a lo largo del cual discurre la frontera con Inglaterra), y, sobre todo, los tres ríos en cuyas orillas surgen algunas importantes ciudades: el Dee (Aberdeen, antigua capital de los reyes de Escocia hasta 1336, en que fue destruida por los ingleses, y actualmente centro pesquero y de varias industrias), el Tay (Dundee, centro de industria textil y conservera) y el Forth, de curso muy corto y en cuyo larguísimo estuario surge la majestuosa Edimburgo. Los ríos, no obstante, sólo representan una parte de las aguas interiores escocesas, pues toda la región está salpicada de lagos, los largos y estrechos *loch* ya mencionados. De entre todos ellos los más importantes son el Loch Lomond, el de mayor superficie (71 km²), situado entre los montes Grampianos y los relie-

ves occidentales de los Lowlands; el Tay; el Rannoch, y, por último, el más largo y profundo, el Loch Ness (36 km), que es precisamente el más famoso y uno de los muchos que ocupan la depresión de Glen More; debe su fama al "monstruo", tan insistentemente buscado en sus aguas por naturalistas y curiosos.

Recuerdos históricos a lo largo de los ríos

Dos ríos de gran importancia que discurren en su mayor parte a través de Inglaterra, nacen en Gales: el Severn y el Wye. Este último, en la parte inferior de su curso, señala la frontera sudoriental con Inglaterra. En territorio galés existen, asimismo, muchos ríos cortos, como el

Devey, el Usk, el Towy, el Teifi y el Dee, de cuyo curso una pequeñísima parte pasa por Inglaterra y que en su tramo final marca la frontera nororiental galesa. El Dee nace en el Bala, el mayor de los lagos y lagunas diseminados por el territorio del parque natural de Snowdonia.

En cuanto a los numerosos ríos ingleses — muchos de los cuales están unidos entre sí por una densa red de canales — representan una contundente afirmación de la antigua frase de que "la historia sigue el curso de los ríos", y con la historia, el progreso y el desarrollo de los asentamientos humanos.

En los Peninos nacen los siguientes: el Mersey, que baña Manchester y desemboca en el mar de Irlanda formando un amplio estuario, en el que se encuentra Liverpool; el Tyne, en cuyo estuario se halla Newcastle, la antigua *Pons Aelii* de los romanos; el Tees, que cruza Middlesbrough, gran centro industrial y minero que adquirió importancia a fines del siglo pasado, y el Swale, que atraviesa toda la gran llanura de York y, tras haberse unido al Wharfe, desemboca en el gran estuario de Humber, en cuya orilla septentrional se encuentra el gran centro pesquero de Hull. En el mismo estuario desemboca otro gran río inglés, el Trent (270 km), que, a diferencia de los dos anteriores, inicia su curso en la vertiente occidental de los Peninos. Mediante su gran arco, el río rodea las últimas estribaciones de la cadena montañosa y asciende hacia el mar del Norte, costearlo el histórico bosque de Sherwood. En sus orillas surgen los impresionantes edificios de Nottingham, la fortaleza sajona que, tras duras luchas, fue conquistada por los daneses en el siglo IX, y que Guillermo el Conquistador hizo fortificar de nuevo en 1068.

El Severn nace en territorio galés pero la mayor parte de su curso discurre en Inglaterra. Baña Worcester, capital del condado del mismo nombre y, tras recibir las aguas del Avon, desemboca en el océano formando un larguísimo estuario, conocido con el nombre de canal de Bristol, que se abre entre la costa meridional de la península de Gales y la septentrional de Devon y de Cornualles. Poco antes del estuario, se levanta, en las orillas del río la ciudad de Gloucester, antigua colonia romana que se convirtió en condado hacia el año 1000. Ciudad de gran importancia y centro de industria lanera en la baja Edad Media, Gloucester ha pasado hoy a ocupar un segundo plano, desplazada por la vecina Bristol, aunque conserva su prestigio de ciudad antigua e histórica. Por tradición, el título de duque de Gloucester se otorga todavía al más joven de los príncipes de la Casa reinante.

En el gran golfo denominado *The*

Wash, situado en la costa oriental, desembocan varios ríos; los más importantes son el Ouse (256 km), que nace en las Cotswold Hills y atraviesa toda la fértil llanura de Anglia, el Nene y el Welland. A lo largo del Ouse se encuentran Huntingdon, cuna de Cromwell, y Bedford, de la que fue primer duque Juan Plantagenet, hijo de Enrique IV. Capital del condado homónimo, Bedford es también famosa por sus tradicionales trabajos de encajes. El Nene, que en la última parte de su curso atraviesa la llanura de Anglia, discurre en su mayor parte por el condado de Northampton; esta ciudad, centro hoy de la industria del cuero, era ya importante en la Edad Media, y fue teatro de varios acontecimientos históricos, como la derrota y captura del rey Enrique VI durante la célebre guerra de las Dos Rosas (1460).

La gran "ruta" del Támesis

En un prado conocido con el nombre de Trewsbury Mead, situado en las últimas estribaciones occidentales de las Cotswold Hills, nace el más famoso de todos los ríos ingleses, el Támesis, que antes de desembocar en su amplio estuario en el mar del Norte, baña la llanura sudoriental con su curso plácido y sinuoso (entre las fuentes y la desembocadura existen, en línea recta, poco más de 150 kilómetros, pero su lon-

gitud total, sin contar el estuario, alcanza más del doble).

Navegable en la mayor parte de su curso, el Támesis es, desde hace siglos, la "ruta" del comercio y de las actividades de una zona extensísima, comercio y actividades que son aún más intensas desde que el gran río ha sido unido, mediante una densa canalización, con la cuenca del Severn y con el canal de la Mancha. Por lo que se refiere a las ciudades que atraviesa, basta citar nombres como Oxford, Reading, Eton, Windsor y Hampton, para darse cuenta del número de acontecimientos históricos que se han desarrollado en sus orillas; y a todo ello, naturalmente, hay que añadir Londres, la ciudad en torno a la cual gira, desde hace siglos, la historia de la nación británica y, con ella, la de todos los países a los que la iniciativa inglesa ha dado — junto a un dominio ya superado — una lengua, unas costumbres y, en definitiva, una cultura y un modo de pensar y actuar que han ejercido una influencia determinante en la suerte de una gran parte de la comunidad humana.

Esa ruta del Támesis es, por lo tanto, una de las vías fluviales más importantes del mundo en muchos sentidos: por la intensa vida comercial que en ella se concentra, por ser punto de llegada y de partida de buques de todas partes del mundo y por confluir en ella la vida económica y política de otras muchas naciones.

Una vista del puerto de Londres, en el Támesis. El puerto de Londres se extiende a lo largo de 50 km en el estuario del río y es el más importante del país; no obstante, su actividad se ve obstaculizada por la acción de las mareas, a causa de las cuales muchos navíos no logran remontar el río hasta los "docks" y los almacenes. El Támesis, que nace en la meseta calcárea de los Cotswold Hills, no es el más largo de los ríos ingleses, pues en este aspecto le supera el Severn, aunque solamente sea por 8 km. (Fiore)



INGLATERRA Y GALES

Con más de 130.000 km² de superficie y una población superior a los 44 millones de habitantes, Inglaterra es la región más extensa y con mayor densidad de población de Gran Bretaña. El promedio es de 330 habitantes por km², pero en las zonas de mayor concentración (en las llamadas *conurbations*, es decir, en las ciudades-región) este promedio alcanza cifras muy elevadas.

Inglaterra está dividida en 42 condados (divisiones de origen histórico), dos de los cuales, el Lincolnshire y el Yorkshire, se dividen a su vez en tres subdivisiones, y otros dos, el de Suffolk y el de Sussex, en dos subdivisiones.

Las tradicionales autonomías locales

Cada condado tiene su razón de ser en su propio origen histórico, lo mismo que otros órdenes de administración local, que en Inglaterra tienen una antiquísima tradición y unas prerrogativas que se ha procurado conservar en todo lo posible. Sin extendernos demasiado en la historia de las autonomías locales en Inglaterra y Gales, bastará decir que los actuales condados administrativos tienen unos límites

prácticamente iguales a los de los antiguos *shires* de la época sajona. Otra subdivisión de origen remoto es la de las parroquias, es decir, las "células" primitivas del poder local. El número de habitantes comprendidos en un mismo organismo local puede variar muchísimo, lo que demuestra que las diversas subdivisiones no fueron creadas según un criterio burocrático, sino que reflejan la existencia de grupos formados por determinados lazos territoriales, económicos o históricos. Como ejemplo, cabe citar el hecho de que la mayor parroquia inglesa tiene una población (27.000 hab.) superior a la del condado más pequeño (21.000 hab.). En cambio, la administración del Gran Londres (*Greater London*) se basa en un criterio diferente al de cualquier otro organismo, debido a las particulares exigencias de un área en la que se concentran más de ocho millones de habitantes.

Las administraciones locales disfrutan de la más completa libertad en lo que se refiere a su economía y a los sistemas de trabajo; lo único que tienen en común es el conjunto de principios fundamentales en los que se basa su acción. Uno de esos principios, según consta en el "código éti-

co de la administración", regulado por el Consejo Mixto Nacional de las administraciones locales, es el que establece que un funcionario de una de esas administraciones "no debe ser solamente honrado de hecho, sino que además tiene que estar por encima de cualquier posible sospecha sobre su integridad". La razón de la proverbial confianza del ciudadano inglés hacia sus administradores (salvando las posibles excepciones, que por otra parte pueden darse en cualquier país del mundo) se encuentra en el respeto a estas reglas de conducta.

Las regiones inglesas

Todo el territorio inglés puede subdividirse en grandes zonas, denominadas regiones, aunque en realidad no pueden considerarse como tales en un sentido político-administrativo. Dentro de estas zonas suele apreciarse una sustancial unidad étnica, lingüística y económica. Solamente en Inglaterra, sin incluir el país de Gales, existen ocho regiones, a las que hay que añadir la particular ciudad-región de Londres, es decir, la extensa área urbana que rodea la capital.

El Sudoeste

El Sudoeste comprende la larga península situada entre la Mancha y el canal de Bristol, formada por los condados de Cornualles, Devon, Somerset, Gloucestershire, Wiltshire y Dorset. Es la mayor de las regiones inglesas, ya que sus 23.723 km² representan casi el 15 % de la superficie total de Inglaterra (comprendido Gales). En cambio, es una de las menos pobladas (la penúltima en cuanto a población), pues sus 3.700.000 habitantes no representan ni siquiera el 1,8 % de la población inglesa. La naturaleza del terreno ofrece una gran variedad y permite las más variadas formas de agricultura. Esta se beneficia asimismo de las condiciones climáticas, particularmente suaves, a pesar de que el promedio de precipitaciones sea más elevado que el nacional.

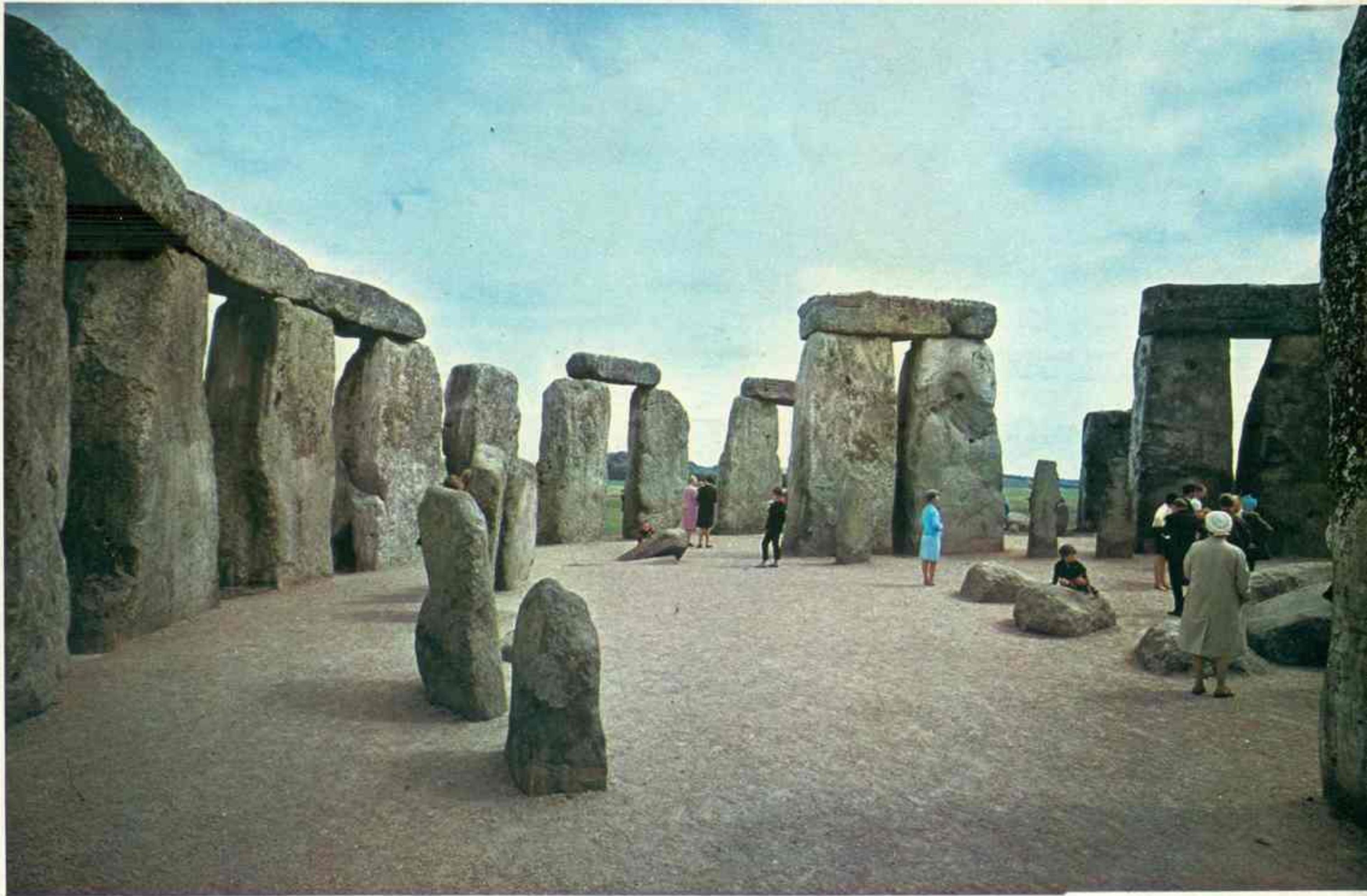
El turismo en primer plano

En este escenario natural se encuentran, además, numerosos vestigios de un pasado rico en acontecimientos históricos, que hacen que el Sudoeste sea la región turística por excelencia. La afluencia de turistas desde el Gran Londres y desde los Midlands es muy intensa y durante los *week-ends* (fines de semana) las carreteras de esta región aparecen llenas de automóviles, que forman filas interminables. La gran variedad de paisajes satisface todos los gustos. Y los que prefieren el mar pueden escoger entre las numerosas loca-

Una característica calle de Chipping Campden, pequeña ciudad de la región de los Cotswold Hills. Los pueblos y villas de esta zona se enriquecieron en el período que va del siglo X al XIII gracias, principalmente, a la producción de lana proporcionada por la ganadería que se criaba en aquellos pastos. (Etrusco-Marka)



El templo solar de Stonehenge es, como el de Avebury, uno de los restos megalíticos más importantes de las islas Británicas. Está formado por círculos concéntricos de enormes piedras hincadas en el suelo y coronadas por otras piedras. En el centro hay otra piedra inclinada, que quizá servía para los sacrificios. En torno al templo se han encontrado más de 300 túmulos funerarios prehistóricos. El recinto de Stonehenge se encuentra un poco al Norte de Salisbury, en el condado de Wiltshire. (S. Prato)



lidades marítimas, como Torquay, Paington, Bude, Weimouth, etc. En Stonehenge se halla el más antiguo y famoso monumento prehistórico de Inglaterra y quizás de Europa: un conjunto de gigantescos megalitos cuya función y significado han sido motivo de polémicas entre los hombres de ciencia; está constituido por una serie de piedras grandes y alargadas, hincadas en el suelo, y dispuestas alrededor de otra piedra que se cree servía para sacrificios. Toda la zona del condado de Wiltshire está llena de restos prehistóricos, desde Avebury a Silbury Hill. También se encuentran en el Sudoeste numerosos vestigios de la dominación romana, particularmente en Bath, la antigua *Aquae Sulis*, centro termal ya activo en aquel entonces. En Cornualles y en Devon hay muchos castillos medievales, y por todas partes surgen iglesias, abadías y mansiones nobiliarias dignas de ser visitadas. También el paisaje es especialmente bello

y sugestivo: desde las rocas del Land's End, la punta sudoccidental del país, hasta los bosques de Dean, en los límites con Gales; y desde los parques nacionales de Dartmoor y Exmoor a las gargantas del Cheddar. En este escenario natural nacieron, en el transcurso de los siglos, antiguas leyendas cuyo recuerdo da todavía una especial fascinación a estos lugares. Especialmente en los condados de Somerset y Gloucestershire se localizan las empresas del rey Arturo y de sus caballeros de la Tabla Redonda, y asimismo, según la leyenda, el mismo rey recibió sepultura en Glastonbury.

Este conjunto de atractivas circunstancias justifica que casi una cuarta parte del turismo interior inglés se dirija hacia el Sudoeste, siendo por lo tanto una de las más importantes fuentes de riqueza de la región. Sin embargo, los recursos ambientales permiten asimismo un satisfactorio desarrollo del resto de las actividades.

Flores y quesos

La agricultura y la ganadería figuran en primer lugar, y en especial esta última, desde que el progreso en las comunicaciones permitió enviar gran parte de la producción de leche a Londres y a los Midlands. Pero en las zonas más occidentales, la mayor distancia y la relativa dificultad en los transportes impiden la distribución lechera a las zonas más lejanas, lo cual ha dado lugar a la creación de numerosas industrias queseras. Somerset, Gloucestershire y Dorset son famosos por sus quesos; Devon y Cornualles por la nata. En los *downs* del Wiltshire, en la llanura de Salisbury y en las laderas de Custwold Hills se cultiva trigo y cebada en gran escala. Pero los cultivos más generalizados y productivos, gracias al clima favorable, son los hortícolas, frutas y flores; las islas Scilly, Cornualles y la costa meridional de Devon producen la mayor parte

de las flores y hortalizas que se cultivan en Inglaterra.

Los bosques del Sudoeste se extienden sobre más de 100.000 hectáreas, de las cuales 80.000 se hallan controladas por entidades forestales públicas y privadas. Las zonas boscosas se hallan en todas partes, exceptuando Exmoor, y proporcionan los medios de vida a casi 2000 familias, sin contar con las diversas actividades derivadas.

El territorio del Sudoeste, por estar rodeado en gran parte por el mar, tiene en la pesca otro importante recurso. Pescado blanco, arenques y caballa, además de cierta cantidad de crustáceos, constituyen la mayor parte de la pesca, que generalmente se captura por medio de redes de arrastre y se desembarca en los dos puertos pesqueros más importantes de la región, Brixan y Newlyn. El valor total aproximado de la producción es de medio

millón de libras esterlinas anuales, lo que representa una cantidad considerable.

El Sudoeste es también una zona minera, si bien hoy día se ha abandonado la explotación de muchas minas debido a la gran competencia. La producción de la cuenca carbonífera de Somerset no supera las 6000 toneladas de mineral a la semana y en Cornualles, donde a mediados del siglo pasado había centenares de minas de estaño, hoy día sólo quedan dos en activi-



dad. Los yacimientos de cobre, plomo, plata y cinc se hallan asimismo abandonados, pero, en cambio, la extracción del caolín es muy activa: dos millones de toneladas al año, de las que se exporta el 75 %, lo cual sitúa a Gran Bretaña en el primer lugar del mundo.

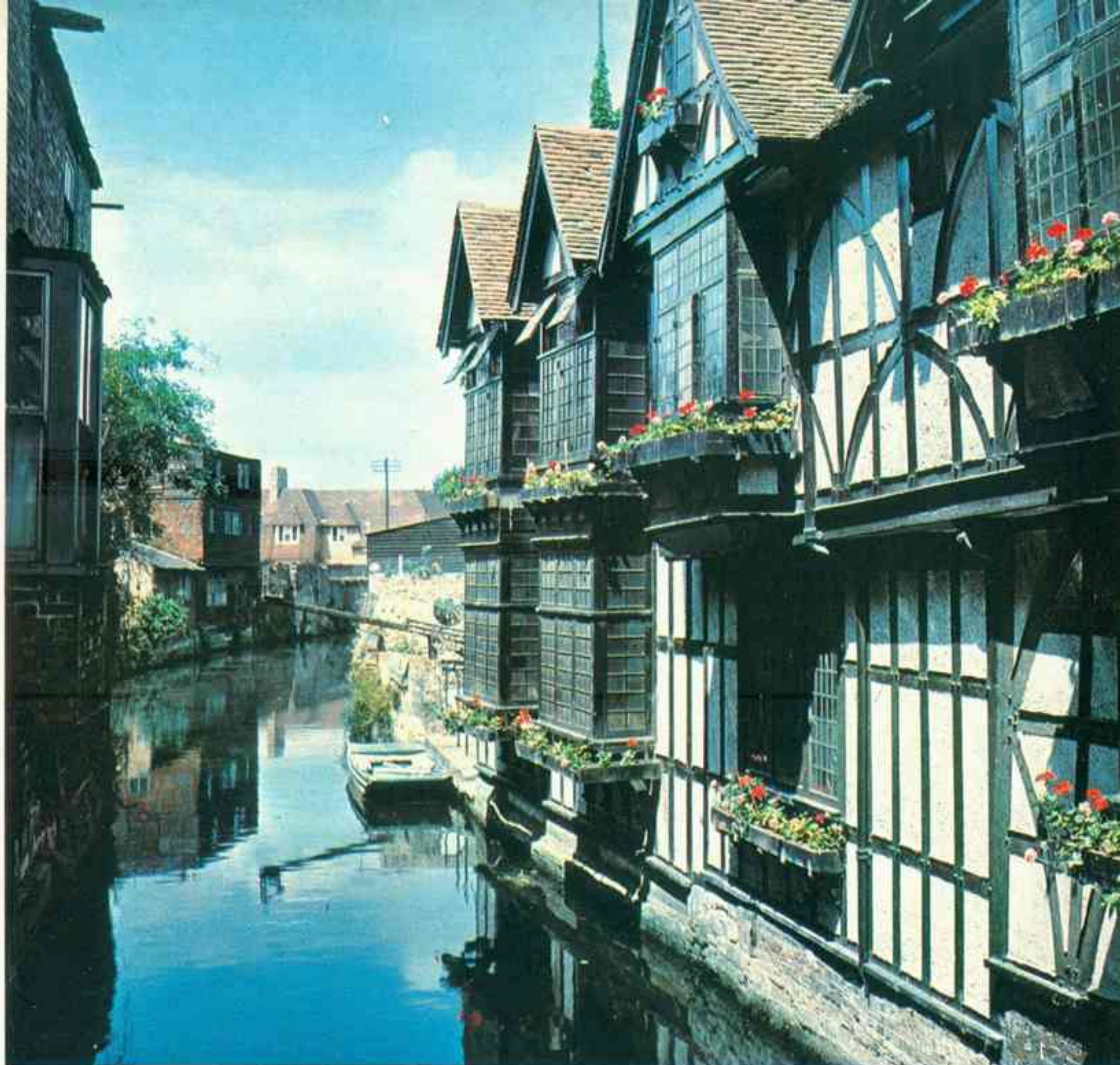
El Sudeste

Con más de 17 millones de habitantes, de los que 8 millones viven en el Gran Londres, el Sudeste de Inglaterra es la región más poblada del país. Comprende once condados: al Norte del Támesis, Oxfordshire, Berkshire, Buckinghamshire, Hertfordshire, Bedfordshire y Essex; al Sur, Hampshire, Surrey, Sussex y Kent, a los que se añade la isla de Wight. El elemento humano tiene en este lugar profundas raíces: situada la región en la zona de más fácil acceso al territorio y favorecida por la naturaleza del terreno, ha sido atravesada por todas las invasiones que se han registrado en la historia de Inglaterra.

De la prehistoria a las "nuevas ciudades"

Numerosos vestigios históricos, monumentos y conjuntos arquitectónicos y urbanísticos son hoy testimonio de este pasado: megalitos prehistóricos y ruinas romanas, castillos medievales y catedrales góticas figuran por doquier. Cerca de Luton, en Hertfordshire, se encuentran aún restos de una ruta prehistórica, la Icknield Way, que conducía a las llanuras de la East-Anglia. También entre las colinas del Berkshire pueden verse todavía huellas de otra vía prehistórica, la Ridgeway. Las ruinas más importantes de la época romana se hallan cerca de Saint Albans, la antigua *Verulamium*, y de Colchester (*Camulodunum*). En Sussex, el nombre de una localidad — llamada precisamente Battle (batalla) — recuerda la histórica batalla de Hastings. También en Runnymede, cerca de Egham, tuvo lugar un hecho de importancia fundamental en la historia de Inglaterra: según la tradición, en este lugar los señores feudales obligaron a Juan sin Tierra a firmar la Carta Magna, símbolo de las libertades del país. En esta región abundan los castillos y las abadías. Basta citar los nombres de Oxford, Windsor, Winchester y Canterbury para darse cuenta de cómo esta región ha sido testigo de gran parte de la historia de Inglaterra. En muchas de sus ciudades ha permanecido intacto el núcleo central de la época medieval; en Southampton pueden distinguirse todavía restos de sus antiguas murallas.

En cuanto al paisaje, carece de los sugestivos contrastes propios de las regio-



nes que poseen una áspera orografía, pero a pesar de la intensa urbanización, existen aún grandes zonas de paisaje rural, con bosques, pueblos y granjas. En la costa se encuentran pequeños puertos y lugares de veraneo; algunas zonas están destinadas a parques naturales, protegidos por diversos organismos: así, en Whipsnade, en el Bedfordshire, la Royal Horticultural Society posee un parque donde los animales viven en un ambiente muy parecido a su habitat natural. Respecto a las actividades económicas, Londres condiciona todo el Sudeste, y en torno a la gran ciudad gira el mecanismo de la producción. Aun prescindiendo del Gran Londres, hay que tener en cuenta que la mayor parte de la concentración industrial se encuentra en las zonas inmediatamente próximas a la capital, o sea, al Norte de la línea del Támesis, en todo el semicírculo que incluye Reading Slough y las siete "nuevas ciudades", y al Sur del río, en la franja semicircular de centros industriales que parte más al Este, desde las pequeñas ciudades que hay a orillas del río Medway y llega al Hampshire meridional, punto donde se ensancha en dirección al polo constituido por el gran puerto meridional de Southampton.

La influencia de Londres

La influencia de Londres se revela incluso en la distribución de las fuerzas de trabajo, que se diferencia notablemente de las del resto del país. Las cifras referentes al trabajo agrícola, forestal y a la pesca (1,4 %), canteras y minas (2,1 %) e industrias manufactureras (32,4 %) son inferiores al promedio nacional. En cambio, la construcción (8,7 %), la distribución (14,2 %), transportes y comunicaciones (8 %) y actividades científicas, profesionales y financieras (22,8 %) están por encima de dicho promedio. Estos datos no solamente están justificados por la gran concentración de servicios de carácter nacional, sino también por la demanda de una gran masa de consumidores y de industrias de transformación en toda la región. Existe también una pronunciada tendencia a instalar dentro de los límites del área londinense, o a corta distancia de ella, las instituciones científicas o de investigación, lo cual determina un elevado porcentaje de investigadores profesionales. Otro indicio de la influencia de Londres es el hecho de que, en todo el Sudeste, el porcentaje de paro es netamente inferior a la media del conjunto del país.

Canterbury: casas de los tejedores que, con su típica estructura de vigas de madera, ofrecen un gran efecto decorativo. Canterbury debe su fama a su condición de ciudad-guía en la historia religiosa del país; aquí comenzó, en el año 596, la evangelización de los anglosajones. El primer obispo de Canterbury fue San Agustín y en la actualidad, dentro de la jerarquía de la iglesia anglicana, los arzobispos de Canterbury son los primados de Inglaterra. (Etrusco-Marka)

Sin embargo, este centralismo no carece de facetas negativas, por lo que, en lo que va de siglo, y sobre todo durante los últimos decenios, las autoridades han tomado una serie de medidas para promover y estimular la descentralización. La iniciativa ha sido especialmente recogida por las ciudades costeras, que tenían que resolver el problema de instalar industrias ligeras para reducir las consecuencias del paro obrero estacional, así como por los distritos rurales, en los que se registra una progresiva disminución de demanda de la mano de obra a consecuencia de la intensa mecanización y racionalización de la agricultura.

A pesar de la progresiva urbanización y de la escasa importancia de las actividades agrícolas en el cuadro de la población activa, los cultivos y la ganadería tienen todavía un notable valor. Casi el 60 % del terreno de la zona situada al Sur del Támesis y casi el 65 % de la situada al Norte, están destinados a la agricultura. La mayor parte de las granjas son de reducida o mediana extensión, de 20 a 200 hectáreas; no obstante hay algunas con más de 400 hectáreas. En la casi totalidad del territorio la actividad predominante es la cría de ganado lechero, cuya producción se destina a las zonas urbanas. Generalmente esta actividad va unida a la existencia de tierras de labor dedicadas al cultivo de forrajes. Los cereales más abundantes son la cebada y el trigo, espe-

cialmente al Este, debido al clima más cálido y más seco.

Otra producción importante, estimulada por la demanda del gran mercado londinense, es la de las hortalizas, legumbres y fruta. Se cultivan en toda la región, pero en especial en el condado de Kent, que produce casi la mitad del lúpulo inglés, empleado en la fabricación de la cerveza, y un cuarto de la producción de fruta en Inglaterra.

El East Anglia

John Constable, el gran paisajista inglés nacido en East Bergholt, en 1776, se inspiró en la campiña que rodea Ipswich para pintar sus cuadros. Y es que, realmente, existen pocas regiones en Inglaterra que puedan ofrecer una visión tan completa y serena de la calma pastoril, de la poesía de la tierra. El East Anglia ocupa, poco más o menos, la superficie de la gran península oriental de Inglaterra, es decir, la extensa prominencia ondulada que se adentra en el mar del Norte. Esta es la región inglesa más amplia y extensamente cultivada, ya sea por la naturaleza de su suelo o por una antigua tradición agrícola. Está constituida por los condados costeros de Norfolk y Suffolk y los interiores de Huntingdon, Peterborough y Cambridgeshire, a los que hay que añadir la "isla" de Ely, llamada así porque antiguamente estaba rodeada de terrenos pantanosos que

la separaban prácticamente del resto del territorio.

East Anglia es, ante todo, la región menos poblada (alrededor de 1.600.000 hab.), a pesar de que, paradójicamente, es la que de 1951 a 1966 registró el más alto índice de aumento de la población (14 %). Es asimismo la región más llana: los *fens*, marismas del Este, constituyen en realidad la más extensa llanura continua de toda Inglaterra. También es esta zona la que registra el menor número de precipitaciones y el mayor número de horas de sol. Otra característica es la de poseer la más extensa red de aguas interiores navegables, los *broads*, en la extensa zona de Norfolk, que va desde la ciudad de Norwich hasta la costa.

En la vanguardia de la agricultura

Finalmente — y ésta es su característica fundamental — el Anglia es la región más extensamente cultivada, hecho que se revela por el alto porcentaje de trabajadores agrícolas, que alcanza el 9 %, mientras que el promedio nacional no pasa del 2 %. En el sector laboral, otra característica del Anglia es el mayor porcentaje de trabajadores independientes, que alcanza más del 8 % del total de la población activa. Esto es también una consecuencia del predominio de la agricultura sobre las demás actividades. Ese predominio de la agricultura no es solamente cuantitativo: desde el siglo XVII, en la época de los experimentos de Tomas Townshend y de Tomas Coke, "el padre de la agricultura inglesa", la técnica agrícola se ha orientado hacia un continuo "enriquecimiento" del terreno. De las 900.000 hectáreas cultivadas, más del 18 % están clasificadas como "óptimas" y el 61 % como "buenas". En cambio, el promedio nacional es del 5 % y 44 % respectivamente. En consecuencia, la productividad es muy alta: gracias a la mecanización, al regadío y a los abonos, sólo en un decenio se ha conseguido un aumento muy considerable (del 30 %), mientras que en el mismo período la mano de obra disminuía en el mismo porcentaje. El aumento de la productividad se debe también a la concentración de las haciendas; sin embargo, las de más de 100 hectáreas, que numéricamente sólo representan el 9 % del total, ocupan el 56 % de toda la superficie cultivada, en tanto que las pequeñas haciendas, de menos de 20 hectáreas — por lo general especializadas en frutas y hortalizas —, a pesar de representar el 27 % del total, sólo ocupan el 1,1 % aproximadamente del terreno.

Vinculadas directamente al predominio de la agricultura, se crearon diversas industrias de transformación: azucareras (alimentadas por las grandes plantaciones



El Trinity College, el mayor centro docente, no sólo de Cambridge sino también de toda Inglaterra, fue fundado en 1546 por Enrique VIII. Cambridge, construida a orillas del río Cam, es la sede de la más antigua universidad británica: el primer "college", Saint Peter's o Peterhouse, se remonta a 1284. En el siglo XVI fue el centro del humanismo en Inglaterra (entre sus profesores figuró incluso Erasmo de Rotterdam) y superó en fama a Oxford, la otra ciudad universitaria inglesa. Uno de los monumentos más ilustres de Cambridge es la capilla del King's College.

(Etrusco-Marka)

de remolacha de los *fens*), fabricas de cerveza y conserveras y destilerías de sidra. Durante mucho tiempo estas industrias no fueron muy numerosas, ya que la revolución industrial casi había olvidado el East Anglia por su escasez de materias primas y, por otro lado, la tradicional industria lanera de la región había sido perjudicada por el desarrollo de la industria textil del Norte. Pero recientemente, gracias a la labor de descentralización efectuada para descongestionar el Sudeste, han surgido o se han trasladado al Anglia muchas industrias ligeras.

Por último, otra importante fuente de riqueza es la representada por el turismo. Además del clima y de la belleza de los paisajes, la región cuenta con una serie de monumentos históricos de gran belleza, desde la catedral de Ely, con su campanario octogonal, a la normanda de Norwich; así como también con numerosos centros históricos del Renacimiento. La vistosa y florida arquitectura de este período constituye un recuerdo del tiempo en que los comerciantes y armadores flamencos, con su séquito de artistas, se establecieron en la región.

El centro de mayor interés cultural es, sin duda, la ciudad que ha dado nombre a una de las más gloriosas instituciones inglesas: Cambridge, sede de la famosa universidad homónima.

Los Midlands del Oeste

La región de los Midlands del Oeste, situada en el centro de Inglaterra, abarca los condados de Warwickshire, Worcestershire, Staffordshire Shropshire y Herefordshire. A pesar de ser una zona interior, cuenta con muy buenas comunicaciones con los mayores puertos del país: Londres, Liverpool, Bristol y Hull, todos ellos equidistantes de Birmingham, que es el centro comercial más importante de la región.

Con una superficie que casi alcanza los 13.000 km², los Midlands del Oeste tienen más de cinco millones de habitantes y la densidad media supera los 370 habitantes por km². Este promedio, sin embargo, no da una idea exacta de la excepcional densidad de sus zonas urbanas. El aumento de la población ha sido extraordinario durante estos últimos decenios: casi el 30 % desde el censo de 1931 al de 1966 y ha afectado principalmente a los citados núcleos urbanos. Por ejemplo, Coventry, que en 1951 tenía 258.000 habitantes, pasó a los 335.650 en 1969.

El Black Country

Sin embargo, también se ha producido el fenómeno inverso por la tendencia a no utilizar los centros ciudadanos como resi-

dencia: por ejemplo, en Birmingham la población ha descendido ligeramente, aunque esta "fuga" no ha perjudicado lo más mínimo su papel de ciudad clave de la región en el aspecto social, cultural y económico. Birmingham sigue siendo el polo principal de la gran conurbación conocida como *the Black Country*, el "país negro", nombre que se debe a la excepcional concentración de industrias basadas esencialmente en el carbón y el acero. Esa conurbación, que además de Birmingham comprende otros varios centros, como Dudley, Aldridge y Wolverhampton, tiene también otro nombre: *the World's workshop*, la "fábrica del mundo", debido a que

La catedral de la Santa Trinidad de Ely, en Cambridgeshire. La ciudad sólo cuenta 10.000 habitantes, pero es una de las más famosas de Inglaterra por su catedral, cuya fachada y torres occidentales son de estilo normando (siglo XII), mientras que la gran torre central, del siglo XIV, es de estilo gótico florido. (Etrusco-Marka)



la revolución industrial hizo de esta zona un gran centro de producción que exportaba sus manufacturas hasta los más lejanos países. Incluso hoy día, el *Black Country* tiene pocos rivales dentro de las industrias metalúrgicas más famosas de todo el mundo.

Inmediatamente después, se encuentra la zona que tiene como centro a Coventry, la ciudad tristemente famosa por la casi total destrucción que sufrió durante la segunda Guerra Mundial a causa de los masivos bombardeos aéreos de la aviación alemana. En ella se hallan actualmente algunas de las más importantes industrias mecánicas inglesas.



Un típico aspecto del campo inglés; las vacas pastan en la llanura suavemente ondulada, cuya hierba permanece siempre verde gracias a la humedad del clima. Los pastos ocupan el 49,3 % de la superficie territorial de Gran Bretaña y alimentan un considerable número de bovinos (12.151.000 en 1968) y de ovinos (28 millones). (S. Prato)

Las "Potteries"

El tercer centro industrial de los Midlands del Oeste es Stoke-on-Trent, en la zona situada al extremo septentrional de la región, conocida también por el sobrenombre de *The Potteries*, es decir, el país de la cerámica.

El nacimiento y la impresionante expansión de estas zonas industriales se debe a la natural riqueza del subsuelo de los Midlands del Oeste. En el transcurso de muchos siglos, esta riqueza fue uno de los más importantes recursos de Inglaterra y sigue siéndolo todavía hoy, aunque en menor proporción que antes. Los grandes yacimientos del Warwickshire y de Staffordshire siguen activos, pero el de Shropshire — donde Abraham Darby trató por primera vez el mineral de hierro con el coque — ha sido abandonado. Hoy día las minas de los Midlands del Oeste sólo producen el 8 % del mineral extraído en Gran Bretaña. También en *The Potteries* los yacimientos — cuyas reservas se calculan en dos mil millones de toneladas — están en crisis a causa de la gran competencia del gas y de la electricidad como fuentes de calor para alimentar los hornos de cocción de la alfarería. Igual suerte han corrido las grandes cavernas de arcilla, explotadas desde la época de los romanos para la fabricación de objetos de terracota; en la actualidad el material extraído sirve generalmente como refractario para los hornos en los que se cuecen las piezas más delicadas.

Todo lo dicho hasta ahora sobre los Midlands del Oeste puede dar la impresión de que se trata de una región en la que las actividades industriales han desplazado la agricultura y reducido el paisaje a un desolador panorama de chimeneas; pero la realidad es muy diferen-

te. A pesar de la aplastante superioridad de la industria, la agricultura representa todavía un importante sector de las actividades de la región. Casi el 80 % del terreno está cultivado y la ganadería es también próspera. En poco menos de la mitad del terreno se practica la rotación de cultivos y el resto se dedica a pastos. Y también los Midlands del Oeste ofrecen una considerable atracción artística. Existen ciudades históricas, como Rugby, patria del homónimo deporte tan popular en Inglaterra y además sede de una escuela superior fundada en 1567; Warwick y Kenilworth, en cuyo castillo sir Walter Scott ambientó muchos de sus cuentos famosos; Gloucester, Worcester y Hereford, con históricas catedrales, etc. Y finalmente, en la zona sudoccidental de la región se encuentra la ciudad que, junto con Londres, atrae el mayor número de turistas, tanto del interior como del extranjero: Stratford-on-Avon donde nació William Shakespeare.

Los Midlands del Nordeste

Hace cuatrocientos años, gran parte de esta región, que se asoma al mar del Norte, estaba cubierta de bosques; hoy día han desaparecido por completo, pero sus nombres permanecen para indicar las pequeñas zonas boscosas que han quedado. El único bosque que por su extensión aún puede considerarse como tal es el de Sherwood, de 6000 hectáreas, famoso en todo el mundo por ser teatro de las aventuras de Robin Hood, el héroe legendario.

Además de los lugares identificados con leyendas, existen también otros muchos estrechamente vinculados al recuerdo de acontecimientos históricos. En Stamford, la heroica Boadicea venció a los romanos en el siglo I; en 1485, cerca de Bosworth

Field, tuvo lugar la batalla que puso fin a la guerra de las Dos Rosas; en Fotheringay fue decapitada la infeliz María Estuardo de Escocia, el año 1587, y la guerra civil de 1642-1646 empezó en Nottingham y terminó en Newark. El río Trent, canalizado y navegable hasta Nottingham, señalaba en la Edad Media el límite entre la Inglaterra del Norte y la del Sur. En sus orillas, y en otras localidades estratégicas, surgían numerosísimos castillos, muchos de los cuales se conservan intactos actualmente. Pero existen también vestigios más antiguos aún: en Lincoln puede verse un arco romano que se alza sobre lo que hoy es una carretera nacional, construida sobre lo que fue una antigua vía romana.

La "tierra de los duques"

Próxima al bosque de Sherwood se extiende una amplia zona a la que se da el nombre de *The Dukeries*, que conserva numerosos vestigios de un pasado de esplendor y en la que se encuentran varias residencias que contienen algunas de las más hermosas colecciones privadas de obras de arte.

Pero esta parte de los Midlands, compuesta por parte de Lincolnshire, por el Leicestershire, el Nottinghamshire, buena parte del Derbyshire, el Northamptonshire y el Rutland, que es el condado inglés más pequeño, no vive solamente de recuerdos. Cuenta con una economía mixta: la fertilidad del suelo — del que se cultiva un 81 % de la superficie — permite una extensa variedad de cosechas y cría de ganado y por otro lado los grandes yacimientos de carbón, de mineral de hierro y calcáreos alimentan una próspera industria metalúrgica, cuyo centro más importante es Corby, en el Northamptonshire. Casi todas las industrias se crearon en las ciudades que antiguamente tuvieron un carácter particularmente mercantil y que en el curso de los siglos se fueron transformando en centros industriales. En estos centros reside la mayor parte de la población (dos millones y medio de personas, de los 3.600.000 del total regional). Además de la industria metalúrgica, que da lugar a una gran cantidad de pequeñas industrias locales, la actividad más importante de los Midlands la constituye la industria que tuvo su origen en una antigua tradición artesana: la del calzado. Gran Bretaña es el tercer productor del mundo en este sector y casi la mitad de los zapatos ingleses salen de las fábricas de los Midlands del Nordeste. La mayor parte de estas industrias, que emplean más de 50.000 personas y producen un promedio de 100 millones de pares al año, se encuentran en la zona comprendida entre Northampton y Leicester.

El Noroeste

La región del Noroeste, limitada por el mar de Irlanda y la cordillera de los Peninos, está formada por los condados de Lancashire y de Cheshire y por una parte del Derbyshire, es decir, la región montañosa conocida como Peak District. En esta región, más que en ninguna otra parte del país, se observa la nota más característica del paisaje inglés, o sea, su gran variedad: se pasa, sin solución de continuidad, de las grandes conurbaciones llenas de vida a los amplios y verdes valles de calma pastoril; de las arenosas playas, lugar de reunión del turismo, a las zonas montañosas con parques nacionales que conservan intacto el equilibrio de la naturaleza. Las zonas más intensamente urbanizadas son cuatro: una de ellas está situada en el extremo septentrional de la región, rodeando Barrow-in-Furness; otra alrededor de Blackpool; una tercera en el valle del río Ribble, en torno a Preston y, finalmente, otra zona que va desde Manchester hasta Liverpool y Birkenhead y que comprende toda la cuenca del Mersey. Esta última es considerablemente mayor y más importante que las otras: entre el estuario del Mersey y los Peninos viven casi cinco millones de personas, más de los dos tercios de la población total de la región.

No faltan en esta región huellas del pasado: durante mucho tiempo fue ocupada por los romanos, cuya presencia se recuerda aún en el nombre de muchas ciudades: en efecto, la terminación *cester* o *chester* es la versión inglesa de la palabra latina *castrum*. También quedan notables vestigios de la época medieval.

Desarrollo de la industria textil

Sin embargo, hasta los comienzos de la revolución industrial, el papel de las ciudades, incluso de las más importantes, se reducía al de modestos centros de artesanía o nudo de comunicaciones. Fue durante los siglos XVIII y XIX cuando estos centros urbanos de la región experimentaron su rápido y a veces caótico desarrollo, situándose a la vanguardia de la nueva economía industrial. El sector en el que se especializaron los dos condados fue el de los hilados. En Lancashire existía ya una próspera artesanía lanera, pero, por un motivo que hoy diríamos "sindical", se produjo un cambio que determinó que se eligiera el algodón, en lugar de la lana, como principal materia prima. En Manchester no existían entonces corporaciones organizadas, que sin duda se habrían opuesto a un cambio tan radical de los sistemas de trabajo, por lo que, cuando los industriales "descubrieron" el algodón nadie pudo impedirles adoptar la

nueva materia prima. En consecuencia, la cría de ovinos de lana decayó, pero el grave perjuicio económico que ello suponía fue compensado por los beneficios de la nueva actividad. En los primeros años del siglo pasado, el Lancashire era ya el más famoso distrito algodonero del mundo.

La prosperidad que produjo el algodón duró más de un siglo. Incluso las condiciones de vida de la clase obrera mejoraron un poco, gracias a la implantación de un eficiente sistema de asistencia y de higiene públicas. Pero después de la primera Guerra Mundial se inició el ocaso de este periodo dorado: la producción, cuyos costes eran considerables debido a la generalizada costumbre de especializarse en una sola fase de la elaboración, no pudo hacer frente a la competencia extranjera, y el paro obrero se hizo tan grave y que exigió la intervención pública.

La conversión de la industria

En los últimos treinta años, toda la industria experimentó una profunda renovación. Se llevó a cabo una progresiva

conversión en esquemas "verticales" de producción que cubren todos los procesos de la fabricación: una extensión de las actividades, que va desde la simple hilatura y el tejido hasta la confección de vestidos y prendas especiales, como los impermeables. Se han adoptado nuevas fibras, que se emplean solas o mezcladas con algodón y se han introducido profundas innovaciones en la técnica. Además el número de empresas se ha reducido drásticamente gracias a las facilidades que se han dado para que se fusionaran muchas de ellas. Hoy día la mitad de la industria algodonera está controlada por media docena de grandes firmas.

Aunque las grandes hilaturas han dado al Noroeste el nombre de "país del algodón", no por ello hay que considerar secundarias otras muchas actividades de esta región. En el campo metalúrgico figuran grandes fábricas de acero de Irlam y de Openshaw, y las laminadoras de Bootle, en la cuenca del Mersey, que es el mayor complejo de Inglaterra en su especialidad. Otra de las notables actividades

Manchester: Albert Square con el Town Hall, el ayuntamiento, dominado por una alta torre de estilo gótico, construida a fines del siglo XIX. La ciudad conserva, además, la catedral del siglo XV y algunos edificios del Chetham's Hospital, también del siglo XV. Situada en el centro de una enorme conurbación en el Lancashire, Manchester, como principal centro textil británico, creció de forma caótica después de la revolución industrial y sólo en tiempos recientes ha mejorado su aspecto mediante adecuados planes urbanísticos. (Titus)



York: la puerta meridional de las murallas medievales que rodean la parte antigua de la ciudad, característica por sus casas de madera y por el gran número de iglesias de la Edad Media. A la derecha de la fotografía se puede ver una de las torres de la catedral, iniciada en el siglo XII y que es una de las obras más representativas del estilo gótico en Gran Bretaña. (Ostuni)



económicas son los astilleros, de antigua fama en la región. Las instalaciones más importantes se encuentran en el estuario del Mersey y en Barrow-in-Furness, donde se han construido incluso submarinos nucleares. Otra tradición, aunque más reciente, es la de la fabricación de automóviles: el primer Rolls-Royce se construyó en Manchester y la fábrica de donde han salido los coches más prestigiosos se halla en Crewe, en el Cheshire.

Sin embargo, esta gran actividad industrial no impide que exista una floreciente agricultura: casi las tres cuartas partes del territorio están cultivadas, siendo las mejores tierras las del Cheshire y las de la parte sudoccidental del Lancashire. Existe cierto predominio del pasto sobre el terreno labrantío, ya que la cría del ganado lechero está muy desarrollada a consecuencia de la fuerte demanda de los centros

urbanos. Por último, también la pesca se practica a un importante nivel económico. Las profundas simas de la bahía de Morecambe, al Norte, proporcionan más de 43.000 toneladas de pescado, desembarcado en su mayor parte en el puerto de Fleetwood.

El Yorkshire y el Humberside

Así como el Noroeste es la región del algodón, la de la lana se halla en la otra vertiente y se extiende desde la cordillera de los Peninos al mar del Norte; comprende una parte del Lincolnshire y dos terceras partes del Yorkshire: del primer condado comprende concretamente el distrito de Lindsey, y del segundo los distritos del East Riding y West Riding. Lindsey y East Riding constituyen el Humberside, es decir, la cuenca del Humber

en las dos orillas del estuario homónimo. Las primeras manufacturas textiles aparecieron hacia el siglo XVIII, si bien antes ya existía una importante artesanía lanera alimentada por la lana de las ovejas que pastaban en las alturas calcáreas. La fuente de energía la constituían los numerosos y rápidos cursos de agua que descienden desde las alturas de los Peninos, y la maquinaria, con las debidas variantes, era la misma que en el Oeste servía para trabajar el algodón. La gran industria surgió después del descubrimiento de los enormes yacimientos carboníferos y con la introducción del telar a vapor, a pesar de que su uso fue muy combatido por los obreros, que temían perder su trabajo. Incluso en 1812 se produjo un levantamiento de grupos de obreros que intentaban destruir la maquinaria industrial. El carbón se extrae al pie de las montañas, en una franja de más de 110 km de longitud y de unos 13 a 32 km de anchura y presenta gran cantidad de estratos, uno de los cuales alcanza el excepcional espesor de 3,35 m. A mediados de siglo, la extracción empezó a extenderse hacia el Este, minando los estratos que comprenden el terreno carbonífero más profundo, y poco a poco, el centro de mayor actividad se fue alejando hacia Scunthorpe, llegando hasta el pie de las Lincoln Hills.

Siderurgia y agricultura

Tal como sucedió en el Oeste, el descubrimiento de los yacimientos de carbón, después de haber dado un gran impulso a las industrias básicas de la región, determinó también la creación y desarrollo de toda una serie de diversas actividades, entre las cuales destaca la siderurgia, que ya contaba con una excelente tradición artesana. Desde el siglo XIII, la zona de Sheffield — rica en yacimientos de hierro y en canteras de arenisca, cuya dureza proporcionaba muelas de afilar, así como en saltos de agua utilizados como fuente de energía y en bosques de los que se sacaba carbón vegetal — era famosa por la fabricación de cuchillos. El descubrimiento del carbón fósil llegó a tiempo para sustituir el combustible que proporcionaban los bosques, ya muy esquilados, y con los barcos de vapor y el ferrocarril también fue posible importar más mineral ferruginoso, cuando el de la zona y el de los yacimientos limítrofes llegó a ser insuficiente. Hoy día los únicos yacimientos activos que quedan en la región son los de Scunthorpe.

El resultado de este excepcional florecimiento de la iniciativa industrial es la existencia, en la actualidad, de una gran aglomeración urbana donde antaño había solamente unos cuantos pueblos esparci-

dos, generalmente alrededor de los yacimientos, de pequeñas herrerías o fábricas. La zona de la industria textil tiene una longitud de unos 40 km de Norte a Sur y una anchura de 20 de Oeste a Este, y está habitada por más de dos millones de personas. Todavía existe en esta zona cierta "especialización" local: así, por ejemplo, Bradford es el centro de cardado de la lana; Leeds del acabado y de la confección. En Dewsbury se regeneran los tejidos; Halifax es la ciudad de las alfombras, y Huddersfiels está especializada en prendas de calidad y en los famosos *tweed*.

En esta región también aparece el conocido paisaje "mixto", agrícola-industrial, con campos arados y pastos próxi-

mos a minas y fábricas; pero, por lo general, las actividades agrícolas se encuentran en zonas perfectamente delimitadas. En el East Riding, y más aún en el Vale of York, hay terrenos de cultivo muy intenso que producen cereales, patatas y remolacha azucarera (en la zona hay muchas industrias importantes basadas en el azúcar); en el West Riding, al Norte de la zona industrial, se encuentra la mayor extensión de terreno agrícola de toda Inglaterra, después del East Anglia.

La gama de las actividades de la región se completa con la de la pesca, que, en cierto modo, se desarrolló también a consecuencia de la revolución industrial, ya que el ferrocarril aseguró su transporte

rápido y directo a los mercados interiores. Hull y Grimsby, en el estuario de Humber son los dos principales puertos pesqueros británicos, desde los que parten las más modernas embarcaciones, especializadas en los diversos tipos de pesca, para recorrer todos los mares, desde las costas de Groenlandia a las de Marruecos.

Los primeros baños de mar

En la costa, durante el buen tiempo, se registra un gran movimiento turístico procedente de las zonas industriales. Incluso en este aspecto puede hablarse de tradición, puesto que fue precisamente en la playa de Scarborough donde se lanzó la



Vista aérea de Canterbury, uno de los más antiguos centros religiosos de Inglaterra. En el centro, la magnífica catedral gótica, sede del primado de la Iglesia anglicana. Este templo empezó a construirse en el siglo XI, por iniciativa del obispo Lanfranco, sobre las ruinas de una iglesia fundada por San Agustín a principios del siglo VII. En 1170 fue asesinado en dicha catedral, por orden de Enrique II, el arzobispo Tomás Becket, defensor de la independencia de la Iglesia frente al poder político; su tumba fue, durante mucho tiempo, lugar de peregrinación hasta que, en 1538, con el advenimiento de la Reforma, Enrique VIII ordenó su destrucción. (Aerofilm)

moda de los baños de mar. Pero no es el turismo de masas el único que acude al Yorkshire y a la cuenca del Humber; otros visitantes se sienten atraídos por las abundantes bellezas artísticas y los recuerdos históricos de la región. Existen restos de viviendas humanas que se remontan a la Edad de Piedra y los nombres de las ciudades revelan las sucesivas invasiones de romanos, sajones, daneses y normandos. También en esta región tuvieron lugar antaño famosas batallas, como la de Towton, decisiva en la guerra de las Dos Rosas, y la de Marston Moor, en 1644, en la que los realistas fueron derrotados por los parlamentarios durante la guerra civil.

Por todas partes surgen castillos y edificios religiosos, como las abadías de Fountains, Bolton y Kirkstall. Pero el centro de mayor interés es la histórica ciudad de York, la *Eboracum* de los romanos, que durante la Edad Media fue una de las más populosas ciudades de Inglaterra. Pero hoy día, privada en parte de sus funciones de capital a causa de la división del condado en tres distritos, de North, West y East Riding, y perjudicada además por el excepcional desarrollo de la ciudad de Leeds y por la desecación del Ouse, que impide la navegación, York ha perdido parte de su importancia; no obstante, conserva intacta la sugestiva belleza de su parte antigua, de su catedral y de sus murallas.

El Norte

La más septentrional de las regiones inglesas está constituida por los condados de Northumberland, Durham, Cumberland y Westmorland y por el distrito del North Riding, que forma parte del condado de Yorkshire. Es la región inglesa más rica en bosques: 50.000 hectáreas de propiedad privada y más de 75.000 hectáreas bajo control estatal; la mayor parte de este territorio es parque nacional. Es asimismo la región del Lake District, la romántica y fascinante zona de los lagos en el macizo de Cumberland. Aquí predomina la naturaleza sobre el urbanismo, como lo demuestra la baja densidad de la población que, además, se encuentra condensada en su mayor parte en la llanura situada entre los Peninos y el mar del Norte, en la cuenca de los tres ríos principales: Tyne, Wear y Tees.

Las más antiguas minas de carbón

Como en toda la Inglaterra septentrional, la mayor fuente de riqueza la constituyen las minas de carbón, base de la expansión industrial, que se inició en esta región. Seiscientos años atrás, el mineral extraído en la cuenca del Tyne se transportaba a Londres, y, a diferencia de otras zonas carboníferas inglesas, ésta no ha conocido aún más que un leve descenso de la producción. De las 83 minas

que ocupan directamente a 75.000 personas, se obtienen anualmente más de 25 millones de toneladas de carbón.

Las principales industrias son las del sector naval, químico y metalúrgico. En conjunto, los astilleros, que se extienden a lo largo de los tres ríos, ocupan más de 30.000 personas y constituyen una de las mayores concentraciones del mundo en el campo de la construcción y reparación de barcos y maquinaria naval.

La industria química se concentra en la cuenca del Tees, donde se obtiene prácticamente toda la gama de los principales productos, desde los medicinales a los fertilizantes y abonos, pasando por los colorantes y barnices, especialmente para uso naval, y las materias plásticas. En Wilton, en la orilla meridional del Tees, se ha construido un complejo con una capacidad de producción de 450.000 toneladas anuales de productos plásticos derivados del petróleo. En cuanto a la industria metalúrgica, concentrada también en la cuenca del Tees, produce el 18 % del acero bruto del país (5 millones de toneladas) y ocupa el segundo lugar en la producción de hierro colado, con 3,5 millones de toneladas. Otras instalaciones menos importantes se encuentran en la costa occidental de la región, bañada por el mar de Irlanda, que constituye la única zona industrializada al Oeste de los Peninos.

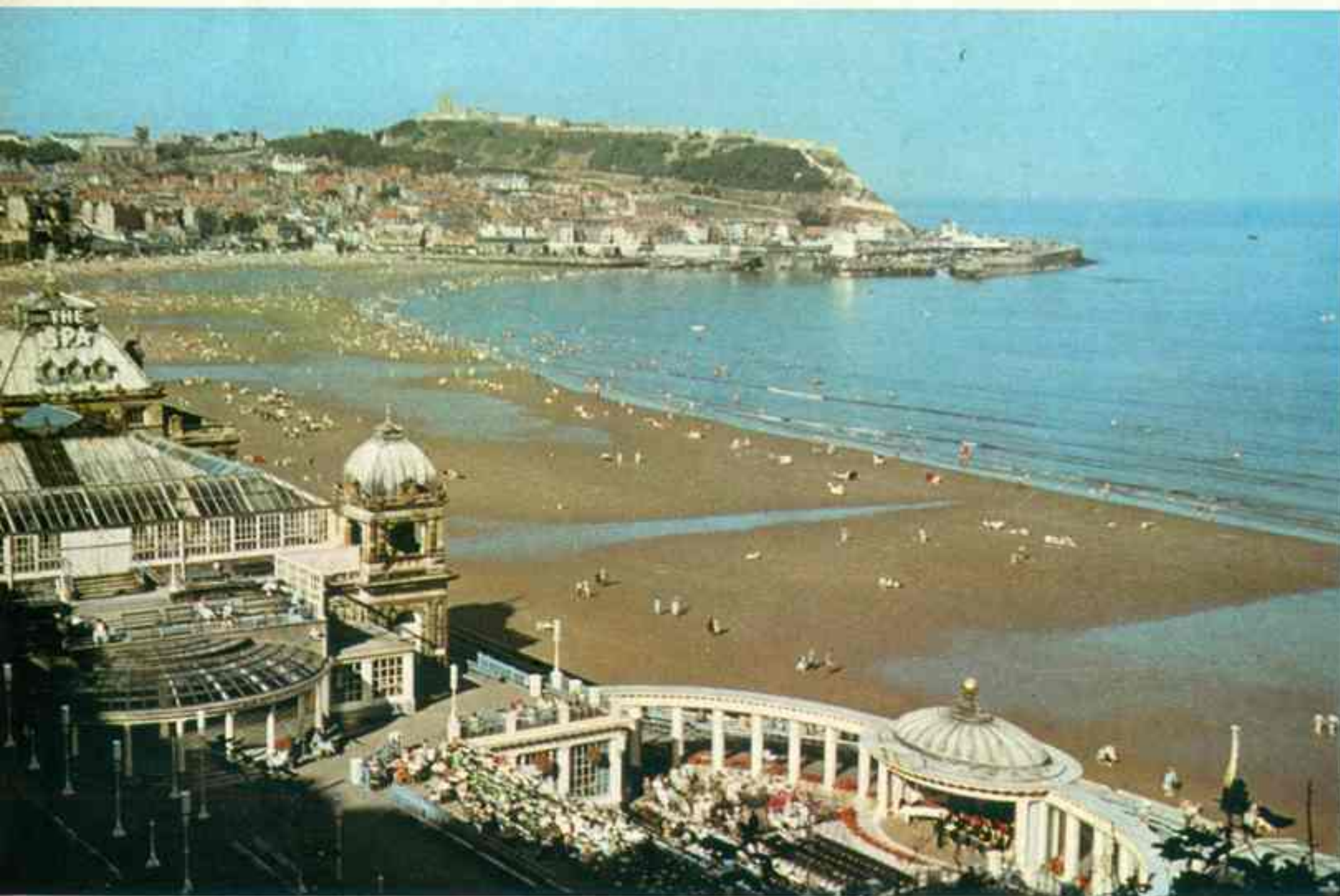
La naturaleza del terreno sólo permite una agricultura intensiva en algunas zonas bastante limitadas, como el valle del río Eden, pero, en cambio, la cría de ganado ovino es muy floreciente y alcanza la cifra de 4 millones de cabezas, ocupando el octavo lugar en el total nacional.

La muralla de Adriano

A las bellezas naturales de la región del Norte hay que añadir un rico patrimonio de vestigios históricos, entre los cuales figura en primer lugar la muralla de Adriano, gigantesca fortificación mandada edificar por este emperador romano, a principios del siglo II, para defender los confines septentrionales del imperio de los ataques de los caledonios. Por otra parte, debido al carácter fronterizo de la región, hay también muchos castillos y fortificaciones. Además, esta región fue la primera que recogió los primeros frutos de la predicación de la fe cristiana, según atestiguan las numerosas abadías, o restos de ellas, que aún se conservan.

Gales

Gales, con una superficie de 20.720 km² y una población de más de 2 millones de habitantes, ocupa una posición muy particular en el Reino Unido. Desde un punto de vista político y administrativo no es ni



La playa de Scarborough, la ciudad en la que, en el siglo XVIII, se lanzó por primera vez la moda de los baños de mar. Al fondo de la fotografía se ve el promontorio que divide las playas de la ciudad; sobre dicho promontorio existen aún restos del castillo feudal, construido en el siglo XII. Scarborough es un centro balneario de fama internacional, y asimismo una estación termal muy famosa por sus aguas. (S.E.F.)



una nación distinta (con parlamento propio, como sucede con Escocia e Irlanda del Norte), ni una "región" como las inglesas, a las que ya nos hemos referido; es decir, un simple grupo de condados considerados convencionalmente como un conjunto. Un breve resumen histórico quizá sea suficiente para dar una idea de los términos reales de la posición que ocupa Gales en el Reino Unido.

Una antiquísima estirpe

Habitado desde tiempos muy antiguos por una estirpe que conservó intactos, a pesar de los cruces con los invasores romanos, sajones, vikingos y normandos, todos sus caracteres básicos, especialmente la lengua, Gales tenía ya, más o menos, su extensión actual antes del año 1000, época en que las diversas tribus que vivían en su territorio obedecían el código

del rey Howel Dda el Bueno; unos cien años después, cuando Gales del Sur fue ocupado por los normandos, todo el país se levantó contra los invasores, arrastrándoles a una larga guerra. Eduardo I logró al fin dominar a los galeses y en 1284 proclamó la anexión de Gales a Inglaterra. No obstante, la sublevación volvió a brotar y no se aplacó hasta que un soberano de la familia Tudor, que descendía del príncipe galés Cadwaladr, subió al trono inglés. Por último, Enrique VIII, con el *Act of Union* de 1536, abolió las autonomías territoriales que aún estaban en vigor y decretó que Gales tuviese sus representantes en el Parlamento inglés y que fuese dividido en *shires*, es decir, en condados, como el resto del país.

Actualmente, Gales tiene 36 representantes en la Cámara de los Comunes, uno de los cuales — elegido por primera vez en 1966 — forma parte del *Plaid Cymru*,

partido nacionalista galés: todos los representantes forman, en conjunto, el Welsh Grand Committee, o sea, el Comité para Gales. En el gobierno hay un secretario de Estado — en la práctica un ministro designado al efecto — para Gales, que se ocupa de las relaciones con las administraciones locales, de la planificación urbana y rural, de las aguas y alcantarillados, de las carreteras, de los bosques, de los parques nacionales y de los edificios históricos; además lleva a cabo una función de supervisión respecto a la política gubernativa en el país galés. La Comisión para Gales, en la que se acogen el Welsh Planning Board y el Welsh Economic Council, es decir, los dos organismos que se ocupan de la planificación y de la economía, tiene una oficina de nivel ministerial en Londres, pero su centro operativo es Cardiff, donde también tienen su sede muchos otros organismos estatales (Ins-

Típicas viviendas de mineros en la zona de Rhondda Valley, una de las regiones carboníferas más importantes de Gales. El carbón, abundante en su subsuelo, se utilizaba principalmente para alimentar las máquinas de vapor, pero en la actualidad, debido a la disminución de la demanda, se ha reducido su extracción, si bien representa todavía una de las mayores riquezas de la región. (S.E.F.)

trucción Pública, Sanidad, Trabajo, etc.) que operan en Gales. Así, si bien desde un punto de vista rigurosamente formal es una ciudad como las otras, en la práctica Cardiff es la "capital" de esta tierra, que si bien ya no es, al menos políticamente, una nación, sigue siendo mucho más que una simple región.

Los términos del problema cambian totalmente si del campo político pasamos al etnológico y cultural; los galeses, en efecto, constituyen un pueblo distinto del inglés, siendo muy notable esa diferencia. Aparte del folklore, lo más característico de esta diferencia es la lengua, el antiguo idioma céltico de los cambrios. Según una estadística oficial efectuada en 1961, sólo el 26 % de la población habla el galés; pero en realidad, principalmente en el interior, por lo menos siete de cada diez galeses hablan la lengua del país, que es la que suele usarse en el lenguaje familiar, en los primeros años de escuela, en el trabajo, en las reuniones públicas y, a menudo, incluso en los consejos municipales. La realidad objetiva de la situación ha inducido recientemente al gobierno a aceptar el principio del bilingüismo, según el cual en la administración de la justicia y de los asuntos públicos, las actas oficiales deben redactarse en inglés y en galés.

Por otra parte, no se debe creer que el galés sea únicamente una lengua "popular", pues posee una tradición cultural y literaria de más de mil años, y que todavía está viva. Las obras más conocidas de esa lengua van desde las narraciones tradicionales del *Mabinogion* y del rey Arturo a las obras de escritores modernos. Incluso hay una literatura anglo-galesa: por ejemplo, Dylan Thomas, aunque escribía en inglés, expresaba un mundo y una at-

mósfera en los que en gran parte se percibía claramente el espíritu inconfundible de su tierra.

Del pastoreo a la industria

Desde el punto de vista económico, Gales es una región intensamente industrializada, en especial en el Sur, donde viven las tres cuartas partes de la población; sin embargo, las zonas industriales no ocupan una extensión muy amplia en proporción con la superficie total. Antes de la industrialización, Gales era una región dedicada preferentemente al pastoreo, y aún siguen existiendo, fuera de las zonas que ocupan dichas industrias, numerosas haciendas y ganaderías, sobre todo en la parte central, escasamente poblada todavía. Existen incluso amplias zonas en las que, desde hace cuarenta años, se ha ido realizando un intenso programa de repoblación forestal. En algunos lugares en los que no existen instalaciones industriales, abundan las bellezas naturales, que van desde las frecuentadas playas hasta los majestuosos escenarios montañosos; este patrimonio natural, junto a la notable abundancia de monumentos y restos históricos, da vida a una intensa actividad turística, que ocupa el quinto lugar entre las fuentes de riqueza de la región.

Antes de la segunda oleada de industrialización, Gales era conocido principalmente por su industria pesada: carbón, hierro, acero, laminados, así como por sus minas de pizarra del Norte. A estas actividades se han añadido, en los últimos treinta años, algunas iniciativas industriales, promovidas muchas de ellas por el gobierno: materias plásticas, productos químicos y textiles, elementos electrónicos, piezas para vehículos y motores de avión. Pero la industria pesada es la que siempre ha desempeñado un papel primordial en la economía de la región, sobre todo en el sector metalúrgico, que da trabajo al mayor contingente de obreros (que se calculan en unos 100.000).

Otra industria de primera línea es la del carbón, si bien la producción se ha reducido sensiblemente en los últimos años; no obstante, las minas, que han sido modernizadas y reorganizadas, todavía dan trabajo a 67.000 personas. La disminución de las exportaciones de carbón provocó un momento de crisis en las actividades portuarias; pero desde hace algunos años, han surgido nuevos productos que alimentan el tráfico en los puertos del Sur. Los mayores puertos del estuario del Severn (Cardiff, Newport y Swansea) distribuyen una gran cantidad de mercancías, no sólo hacia Gales sino también hacia Inglaterra, gracias a la extensa red ferroviaria y de carreteras que los une a los Midlands.

Sin embargo, el puerto que ha registrado los más espectaculares progresos es Milford Haven, en la península de Pembroke, donde existe una dársena capaz de albergar petroleros de gran tonelaje, y dos refinerías con una capacidad de más de cuatro millones de toneladas de petróleo bruto al año; además, un oleoducto une Milford Haven con Llandarcy, donde funciona otra refinería. Existen, finalmente, en Gales, dos centrales nucleares, en la isla de Anglesey.

Las islas autónomas

Man

La isla de Man (572 km² y unos 50.500 hab.) es un fragmento de Irlanda, muy influido por Escandinavia, que se ha convertido en una especie de apéndice del Lancashire.

Las montañas (Snaefell 620 m y South Barrule 483 m) dominan fragmentos de altiplanicies poco hendidas por los *glen* y contorneadas por los llanos. Están cubiertas por una débil vegetación, como matorrales y juncos (que se queman todos los años). Algunas repoblaciones forestales locales han dado buenos resultados. Las llanuras, en las que a menudo es necesario el avenamiento artificial, poseen buenos suelos, derivados de los depósitos glaciares. El clima es notablemente suave en relación con la latitud.

En la isla de Man se habló en otros tiempos una lengua céltica, el *manx*, hoy día prácticamente desaparecida. Todos estos caracteres, lo mismo que la toponimia, la estructura agraria y diversas tradiciones, recuerdan Irlanda. La herencia escandinava, de la que los isleños están muy orgullosos, se manifiesta sobre todo en el parlamento, *Tynwald*, uno de los más antiguos del mundo. Man no forma parte del Reino Unido, pero el rey de Inglaterra es "lord" de la isla y nombra un gobernador que administra el territorio junto con el *Tynwald*.

Man ha abandonado muchas de sus antiguas actividades: pesca, minería y contrabando. Su agricultura sigue siendo notablemente fiel a los labrantios, hecho muy raro en el Oeste británico. Se cultivan sobre todo patatas (que se recogen en junio), avena y plantas forrajeras, un poco de cebada de cerveza y algunos tomates de invernadero.

El gran recurso de la isla es el turismo, pese a que la agricultura apenas puede alimentar a los isleños y a sus huéspedes.

Las islas del Canal

Los acontecimientos históricos medievales unieron a la Corona británica las islas del Canal o Normandas (*Channel Is-*

La parte terminal del torreón del imponente castillo de Cardiff, mandado construir, en 1090, por el señor normando Robert Fitz Hamon y que en el transcurso del tiempo fue modificado varias veces. En este castillo murió, en 1134, Roberto, duque de Normandía, tras muchos años de cautiverio que comenzó en 1108 a consecuencia de la derrota sufrida en Tinchebray al oponerse a las tropas de Enrique I Beauclerc. (Titus)





lands) que, físicamente, por su constitución geológica y por su clima, forman parte del continente (195 km²; 110.000 hab.). Por otra parte, han conservado un estatuto similar al de los antiguos *dominions* y dependen directamente de la Corona; pero son sus asambleas los únicos árbitros de sus leyes, y los dos gobernadores que representan al rey, uno en Jersey y el otro en Guernsey — este último con jurisdicción sobre los islotes de Alderney (Aurigny), Sark (Sercq) y Herm — tienen poderes muy limitados, siendo su misión casi únicamente representativa.

En el archipiélago persisten innumerables arcaísmos, como el mantenimiento de un feudo con su señor y su corte en Sark (donde está prohibida la circulación de automóviles) y los restos de cultivos colectivos en los campos abiertos del islote de Alderney.

Tras renunciar a los cultivos autárquicos y a la pesca, las islas viven de la agricultura de intercambio y del turismo. Guernsey está cubierta de invernaderos y exporta también tomates, flores y uvas de mesa. Jersey, más fiel a los cultivos extensivos, produce patatas tempranas. La ga-

nadería es muy próspera en ambas islas y el ganado de buena calidad.

Su posición meridional atrae un gran número de turistas ingleses, así como otros muchos de las más diversas nacionalidades. El aeropuerto de Saint Helier (Jersey) es el más activo de las Islas Británicas después del de Londres. Los ingresos que proporciona el turismo compensan el déficit comercial, y hace posible la superpoblación (unos 548 hab. por km²) y la hipertrofia de las ciudades. La continua penetración inglesa relega poco a poco la lengua francesa al rango de dia-

La villa de Caernarvon, junto al estrecho de Menai, en Gales. El castillo fue erigido hacia 1283 por el rey Eduardo I; al año siguiente nació en él el futuro Eduardo II, primer heredero del trono que recibió el título de príncipe de Gales. (Aerofilms)



Londres: el palacio del Parlamento (Houses of Parliament) visto desde el puente de Westminster. El palacio fue construido entre 1836 y 1860 por el arquitecto Charles Barry. En la torre del reloj se encuentra la famosa campana, fundida en 1856, llamada popularmente "Big Ben" por el nombre del superintendente del comité de los trabajos, sir Benjamin Hall. (L. Pellegrini)

lecto, a pesar de que, al menos en Jersey, sea aún la lengua oficial.

Londres, la metrópoli

La ciudad surgió junto al último paso posible sobre el Támesis, antes de llegar al estuario: primero fue un vado, que posteriormente se convirtió en puerto. Creció como centro comercial y muy pronto añadió a esa función económica una función política, siendo centro, al mismo tiempo, del gobierno real y de la resistencia nobiliaria o popular, que dio origen al régimen parlamentario. Hoy día es, ante todo, la capital política, puesto

que en ella se encuentra el soberano, el Parlamento, los ministerios y las oficinas de la Commonwealth. Es también la capital intelectual, con sus célebres museos y galerías — como el British Museum, sede asimismo de la Biblioteca Nacional, la National Gallery, la Tate Gallery, los innumerables museos especializados en geología, ciencias, etc. — y con su universidad, la primera de Inglaterra por el número de estudiantes.

Centro político y económico

Londres es, además, un centro industrial, el primero de Inglaterra, que reúne

el 21 % de los trabajadores británicos. Sus industrias requieren pocas materias primas y mucha mano de obra. En Londres trabaja la mitad de los obreros de las industrias electrotécnicas, una tercera parte de los del vestido y una quinta parte de los pertenecientes a las industrias mecánicas y alimentarias y a las industrias del cuero y del calzado; completan el cuadro tres grandes refinerías de petróleo, dotadas del más moderno utillaje. Londres cumple una función fundamental en la industria inglesa, con la única excepción de la industria pesada primaria.

La actividad comercial y financiera es aún más importante. Todas las firmas comerciales importantes tienen su sede en la ciudad. Los mercados a término y las Bolsas negocian en ella toda clase de valores y mercancías; existen también centros de libre transacción para el estaño, plomo, cinc, cobre, oro, caucho, lana, granos, cacao y pieles. Las grandes bancas y las grandes compañías aseguradoras — como las célebres Lloyd's, especializadas en los seguros marítimos y en todo tipo de reaseguros — son importantísimas, no existiendo nada parecido en el resto de Europa.

El mayor puerto inglés

La base de toda esta actividad reside en el puerto. Éste no está exento de defectos, puesto que en el corazón de la ciudad las aguas no son lo suficientemente profundas y ha sido necesario organizar un completísimo servicio de barcazas entre el fondeadero — donde se detienen los grandes buques — y las empresas comerciales escalonadas en las orillas del Támesis; además, han debido abrirse canales

Palacio de Buckingham, en Saint James Park de Londres; construido a principios del siglo XVIII por el duque de Buckingham, se convirtió en residencia de los reyes de Inglaterra tras la subida al trono de la reina Victoria, en 1837. La bandera real está siempre izada cuando el soberano se halla en palacio. (M. Pucciarelli)



La estatua de bronce de Eros, en el centro de Picadilly Circus, la célebre plaza de Londres de la que parten las más importantes calles del West End. Los ingleses la consideran como el "gozne del universo" y, según frase popular, el que quiera encontrar a una persona debe esperarla aquí, pues tarde o temprano todo el mundo pasa por este lugar. El nombre de Picadilly deriva de una casa que, en el siglo XVII, estaba habitada por un sastre famoso por sus cuellos de encaje ("pickadills"). (G. Ricatto)

y diques, especialmente en los lugares donde existen meandros. En ciertos períodos del año la niebla baja obstaculiza la regularidad del tráfico y la misma posición del estuario retarda considerablemente la llegada de los transatlánticos.

Pero a pesar de estos inconvenientes, Londres ha sido siempre el puerto inglés más activo, importando la mitad de las materias primas que necesita el país y exportando la mitad de sus manufacturas, lo que representa un total del 18 % del comercio exterior y el 16 % del tráfico de cabotaje nacional. Pero esta actividad presenta un cierto desequilibrio, debido a que las importaciones constituyen aproximadamente el doble de las exportaciones.

El puerto de Londres es uno de los primeros del mundo, no sólo en lo que se refiere al tránsito internacional y de reexportación (ya que en este campo sufre la competencia de Amberes, Rotterdam, Hamburgo y Liverpool, que ha asumido las funciones de aprovisionamiento de la Inglaterra industrial), sino también debido a sus específicas actividades industriales y comerciales, y a la amplitud de las necesidades de una ciudad cuya población es numerosísima.

La mayor ciudad europea

Londres fue, hasta la última Guerra Mundial, la mayor ciudad del mundo, y hoy sigue siendo la primera de Europa y la tercera del mundo después de Tokyo y Nueva York. En esta enorme ciudad viven unos ocho millones de habitantes. Unos pocos de ellos viven en la vieja City medieval, que hoy es tan sólo el barrio de los negocios y en el que trabajan aproximadamente medio millón de personas, pero cuya población estable es de unas 5000 personas solamente; a las cinco de la tarde, todas las actividades cesan y un silencio absoluto reina entonces en sus calles. Pero la City conserva el prestigio de su historia, de sus numerosos monumentos — la Torre con las joyas de la Corona y guardias con uniforme medieval, la iglesia de San Pablo, etc. —, sus tradiciones administrativas y su lord Mayor, de quien el soberano espera simbólicamente la autorización para franquear el viejo recinto.

Un gran número de ciudades y aldeas han sido alcanzadas por la expansión de la gran metrópoli: las casas se suceden sin solución de continuidad a lo largo de larguísimas calles, alcanzando los 25 km desde el centro hacia el Norte y el Sur, y los 40 km hacia el Oeste. Esta progresiva extensión del área urbana ha creado una serie de complicados problemas administrativos, ya que las exigencias comunes de toda el área imponían cada vez más la necesidad de una política administrativa



unitaria. Por ello se ha procedido a una total reorganización, instituyendo la zona administrativa denominada del Gran Londres, o sea de la región londinense. El Consejo del Condado de Londres — es decir, de la parte central formada por doce municipios — ha cesado de existir; igual suerte han seguido el condado de Middlesex, los municipios metropolitanos, los municipios-condado y los distritos de los condados ya existentes dentro de los confines de la región; toda el área se ha vuelto a subdividir en 32 municipios, que, junto a la Corporación de la City, forman actualmente el Consejo de la Región Londinense, que asume todas las funciones de planificación de la zona.

Es bastante difícil definir la variedad de esta enorme aglomeración. Como en todas las grandes metrópolis, cada barrio tiene su especial actividad económica y

social: ministerios y oficinas públicas en Westminster, el centro cultural y judicial en Strand, las sedes de los periódicos en Holborn, finanzas y seguros en la City. Los barrios residenciales del Oeste (West End) acogen una población más acomodada que los barrios industriales del Este, cuyos superpoblados *slums* fueron el tema preferido de los escritores del siglo XIX. Aún hoy, ofrecen el aspecto más triste de la ciudad. Es importante la extensión de los jardines londinenses, que, junto con los parques, forman un verdadero cinturón verde al Oeste: los jardines son muy numerosos, algunos de ellos son de forma cuadrada (*squares*) y otros de forma oval (*crescents*), y a veces son públicos y otras privados: pero incluso a estos últimos tienen acceso todos los habitantes del barrio en el cual están emplazados.

Hyde Park, el parque más famoso y frecuentado de Inglaterra, con el lago artificial denominado Serpentine, construido en el siglo XVIII. Este parque, que tiene 146 hectáreas de extensión y pertenece a la abadía de Westminster desde la época de la conquista normanda, fue confiscado por Enrique VIII y destinado a terreno de caza, y después, bajo Carlos II, a campo de carreras; a partir del siglo XVIII asumió la función de parque y, en el XIX, fue cedido por la reina Victoria al municipio de Londres para que fuese destinado a parque público. (S. Prato)



en lanzar un plan urbanístico regulador (1911), inaugurar una banca municipal (1916) y abrir un aeropuerto administrado por la municipalidad (1939). También se produjeron iniciativas sociales precursoras de carácter privado; por ejemplo, George Cadbury, fundador de la famosa fábrica de chocolate, fue el primero en proporcionar confortables viviendas a sus trabajadores y en ocuparse de su bienestar.

En los últimos años se ha elaborado en Birmingham un complejo programa de obras públicas con el fin de descongestionar el centro de la ciudad y hacer que el tráfico sea más rápido y racional.

Liverpool, el segundo puerto inglés

Los orígenes de Liverpool, tercera ciudad inglesa (cuarta del Reino Unido), con unos 800.000 habitantes, se remontan a los tiempos de los sajones. Hacia el año 1200 era una simple villa de pescadores, y después creció progresivamente hasta convertirse (y sigue siéndolo todavía) en el segundo puerto inglés, después de Londres, y en el primero en lo que respecta al tráfico transoceánico. Los periodos de mayor expansión fueron el siglo XVIII — al desarrollarse los intercambios con Irlanda y Escocia, el tráfico de carbón y sal y el mercado de esclavos para las Indias Occidentales — y el XIX, cuando Liverpool se convirtió en el primer puerto mundial en cuanto a la importación de algodón, como punto de partida para los emigrantes que iban a Estados Unidos y como sede de las mayores compañías de navegación inglesas. La población creció enormemente, desde los 77.000 habitantes de 1800 hasta los 685.000 de fines de si-

Las grandes ciudades

Birmingham, centro comercial

La segunda ciudad inglesa (1.100.000 hab.) es el núcleo de la vasta conurbación del centro de los Midlands, y ha sido una de las ciudades que han ido a la vanguardia en la revolución industrial. Antes, a pesar de sus antiguos orígenes (el primer núcleo surgió en torno a un campamento romano), se había desarrollado muy lentamente, hasta que en el siglo XVIII y XIX creció de forma rapidísima y se convirtió en el centro del sistema ferroviario y de la red de canales navegables ingleses.

Además de la producción y el comercio, Birmingham figuró también en la vanguardia de una serie de iniciativas sociales: su administración fue la primera en someter a control público (en 1870) el suministro de gas y de agua, y después el de la electricidad; fue también la primera

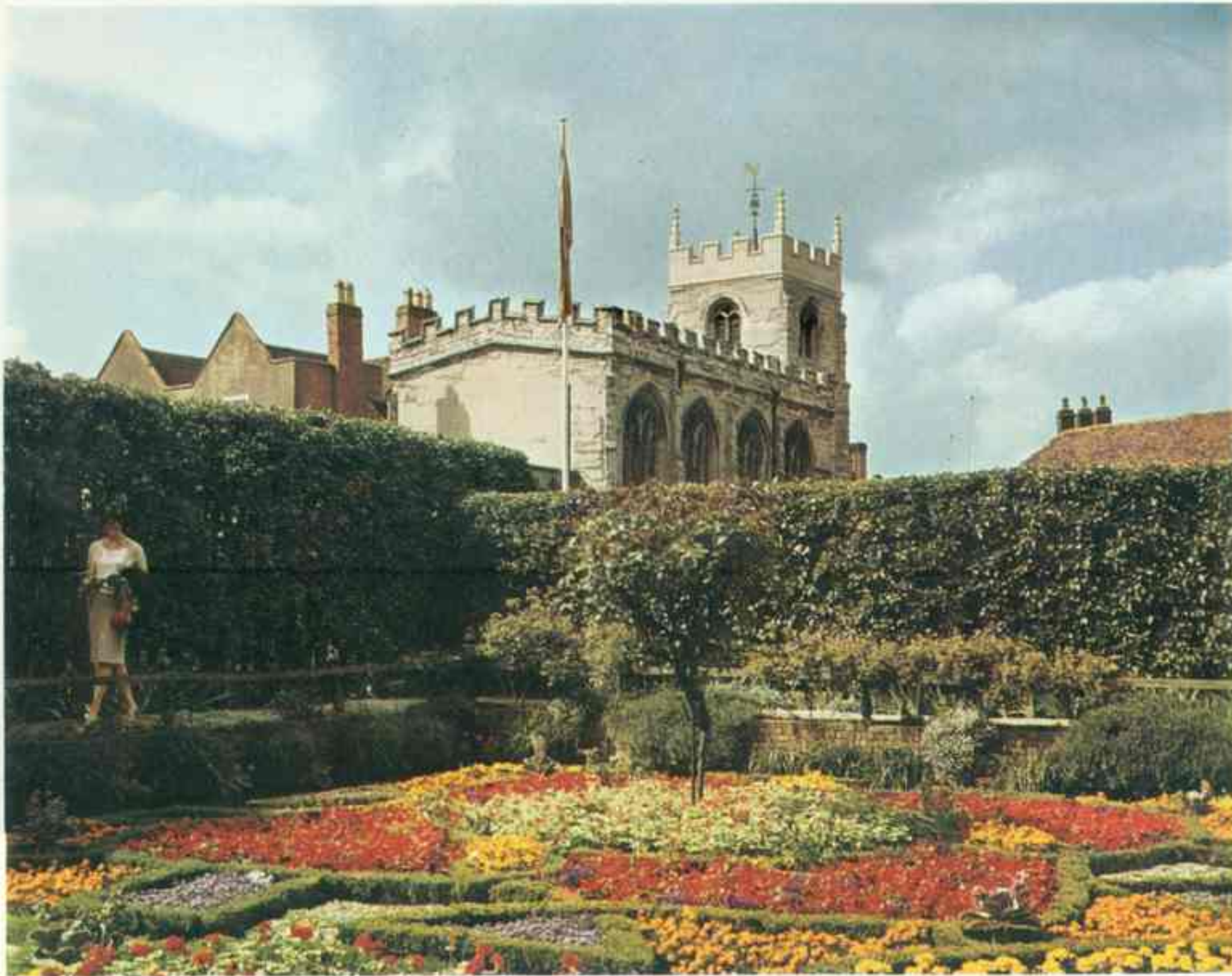


PLANO DE LONDRES. Londres, fundado en la época romana en las cercanías de un antiguo vado, empezó a desarrollarse tras la conquista normanda, pero sobre todo en los siglos XVI y XVII. Siempre fue un puerto comercial floreciente gracias a su posición a orillas del Támesis. La construcción de los "docks" con compuertas, el primero de los cuales data de 1696, ha permitido a los grandes transatlánticos remontar el río. El primitivo núcleo urbano, la City, sólo alberga en la actualidad oficinas y bancos. Una eficaz red de trenes metropolitanos une los distintos barrios de la ciudad.

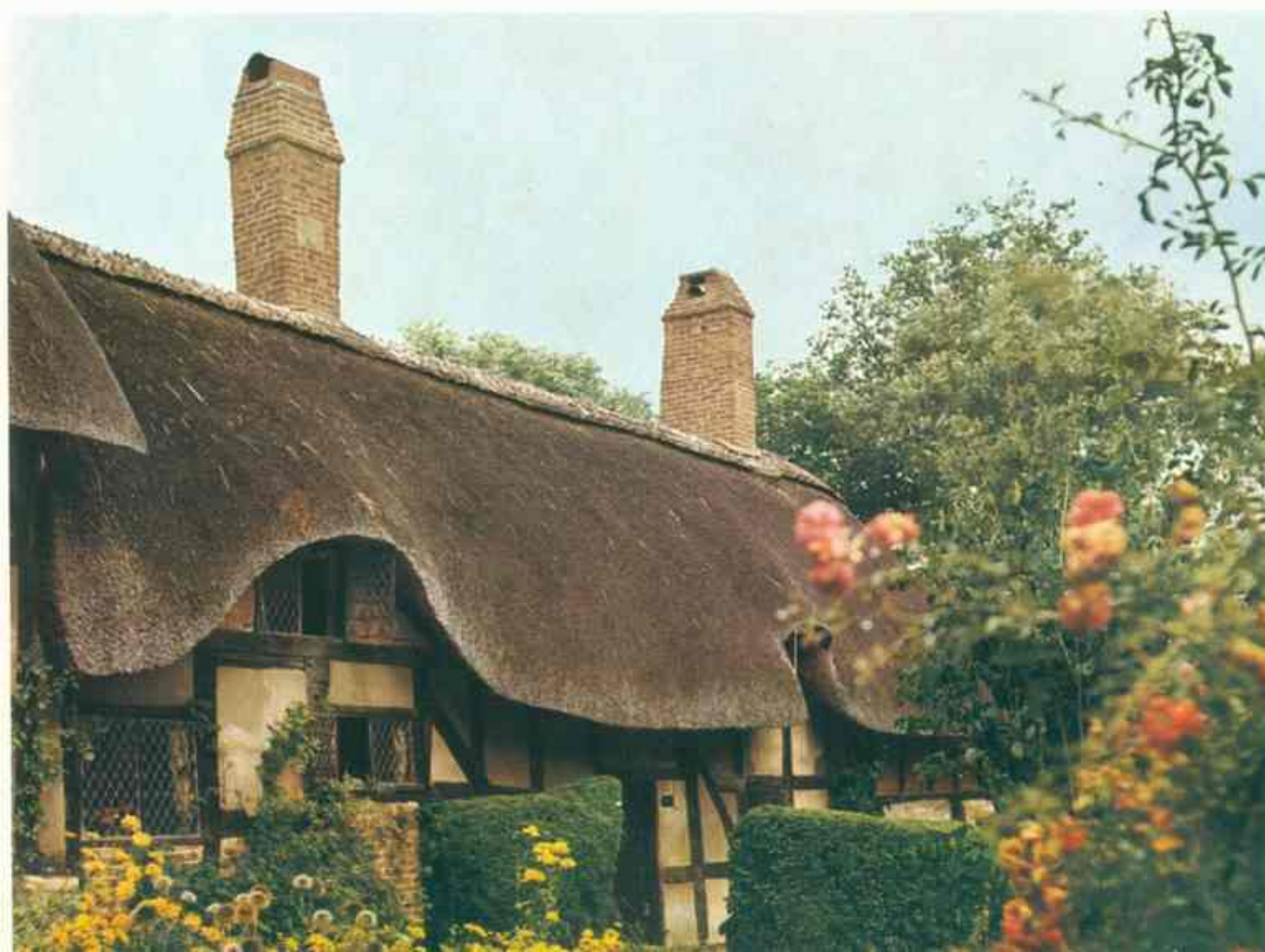


Trafalgar Square, uno de los puntos vitales de Londres; al fondo, a la izquierda, se halla la National Gallery, y a la derecha, la iglesia de Saint Martin-in-the-Fields. La National Gallery, museo nacional de pintura que reúne una de las más importantes colecciones de arte del mundo, fue fundada en 1824 y en 1838 fue trasladada a su sede actual. Trafalgar Square lleva el nombre de la famosa batalla naval en la que murió el almirante Nelson; en la plaza, sobre una alta columna apoyada en un basamento adornado con cuatro colosales leones de bronce (a la derecha de la fotografía), se levanta la estatua del gran almirante. (Titus)

El país de Shakespeare



Stratford-upon-Avon. En la parte superior, la iglesia gótica de Holy Trinity, donde reposan los restos de Shakespeare, junto con los de su mujer, su hija Susan y su yerno John Hall. En la parte inferior, el "cottage" de Anne Hathaway, su primera esposa, a la que el poeta abandonó para ir a buscar fortuna a Londres. El edificio de estilo Tudor, con sus vigas a la vista y su magnífico jardín, es uno de los más fotografiados de Inglaterra. A la derecha, la casa donde nació Shakespeare en 1564. El interior está totalmente decorado con muebles y objetos de la época. (W. Chiarini)





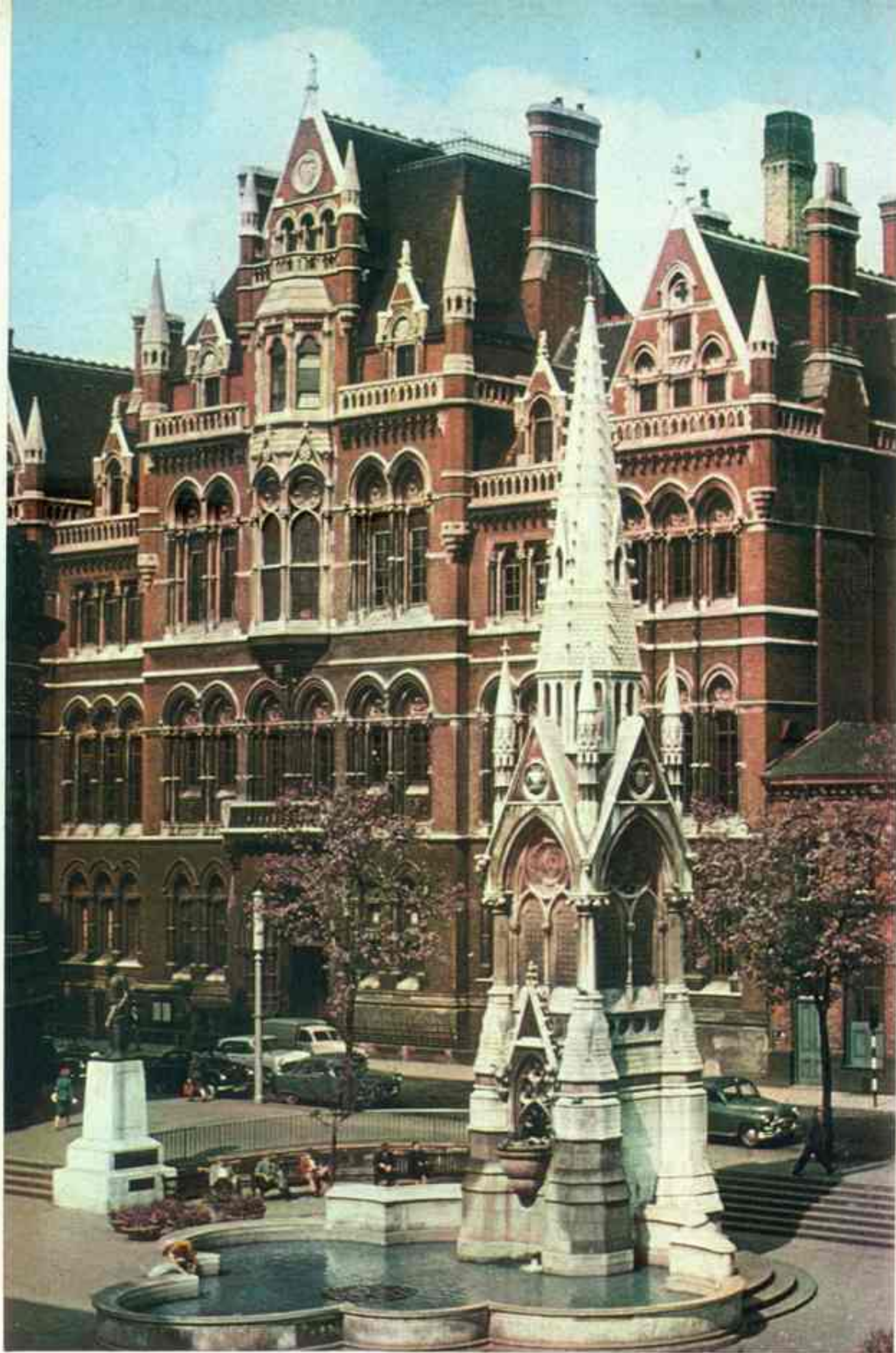


El castillo de Edimburgo visto desde los jardines de Princess Street. Las primeras noticias que se tienen de este castillo, que domina la ciudad desde lo alto de una colina de origen volcánico (Castle Rock), se remontan a los últimos años del siglo XI; la construcción actual conserva algunas partes del siglo XIV y una pequeña capilla de estilo normando. Las casas antiguas que rodean el castillo, en otro tiempo residencia de la aristocracia edimburguesa, son en la actualidad viviendas de obreros. Situada en forma pintoresca en la orilla meridional del Firth of Forth, la capital de Escocia es una atractiva ciudad que, aun desarrollando una notable actividad industrial, sigue siendo el centro artístico e intelectual del país por sus monumentos históricos y artísticos, sus pinacotecas, museos y bibliotecas, y por su concurridísima universidad, todo lo cual le ha valido el nombre de "Atenas del Norte". (G. Ricatto)

glo, lo que provocó grandes problemas de tipo social. Así como Birmingham fue a la vanguardia en el campo de la administración pública, Liverpool lo fue en la lucha contra la pobreza y las enfermedades: tuvo el primer ambulatorio, el primer hospital provincial para niños y la primera escuela provincial para enfermeras; en esa ciudad se inició la primera campaña contra la tuberculosis, se abrió el primer baño público y se elaboró el primer proyecto de saneamiento de los *slums*, o sea los barrios más miserables. Declarada "zona deprimida" durante el periodo de la crisis económica, la ciudad recuperó su esplendor gracias a una serie de iniciativas promovidas por la administración local. Además de las tradicionales industrias vinculadas con su importante puerto (astilleros, refinerías de azúcar, manufacturas de tabaco y, en general, todas las elaboraciones de los materiales importados), después de la segunda Guerra Mundial han surgido industrias mecánicas, químicas y electrotécnicas: en el centro urbano se ha iniciado un vasto programa de reorganización de los barrios antiguos y de construcción de nuevos centros comerciales.

Manchester, el antiguo mercado

Esa ciudad, que tiene unos 700.000 habitantes, es el centro comercial, industrial y financiero de la vasta conurbación del Lancashire, donde viven más de 2.500.000 personas. De antiguo origen, en la Edad Media fue una notable ciudad comercial, famosa por las telas tejidas por los artesanos flamencos establecidos en ella. Como otras muchas ciudades inglesas, experimentó una gran expansión al iniciarse la revolución industrial (7000 hab. en 1800; 400.000 en 1900), gracias a su excelente posición geográfica y a la proximidad de minas de carbón y de otros minerales. Pero recientemente ha vuelto a su antigua función de mercado; la industria del algodón, por ejemplo, de la que Manchester fue el centro más importante, ocupa ya solamente al 4 % de la población activa. Además de centro comercial de la conurbación, Manchester es también la sede de grandes organismos financieros, y, por así decirlo, el "cerebro" de la industria que prospera en la región: en efecto, la facultad de tecnología de su universidad cuenta con 2500 estudiantes, más 4000 que acuden a los cursos especiales. Entre los muchos laboratorios de investigación que dependen de la universidad destaca el famoso centro de radioastronomía de Jodrell Bank, en Cheshire, que, bajo la dirección del científico sir Bernard Lovell, ha realizado investigaciones fundamentales sobre las radiaciones procedentes del cosmos.



Birmingham, en el Warwickshire: la plaza Joseph Chamberlain, con la fuente erigida en honor del ministro inglés, que fue alcalde de la ciudad en la segunda mitad del siglo XIX y que la convirtió de la urbe más desolada del Black Country en una ciudad modelo desde el punto de vista urbanístico. Birmingham posee notables museos y una importante biblioteca dedicada a las obras de Shakespeare. (S.E.F.)

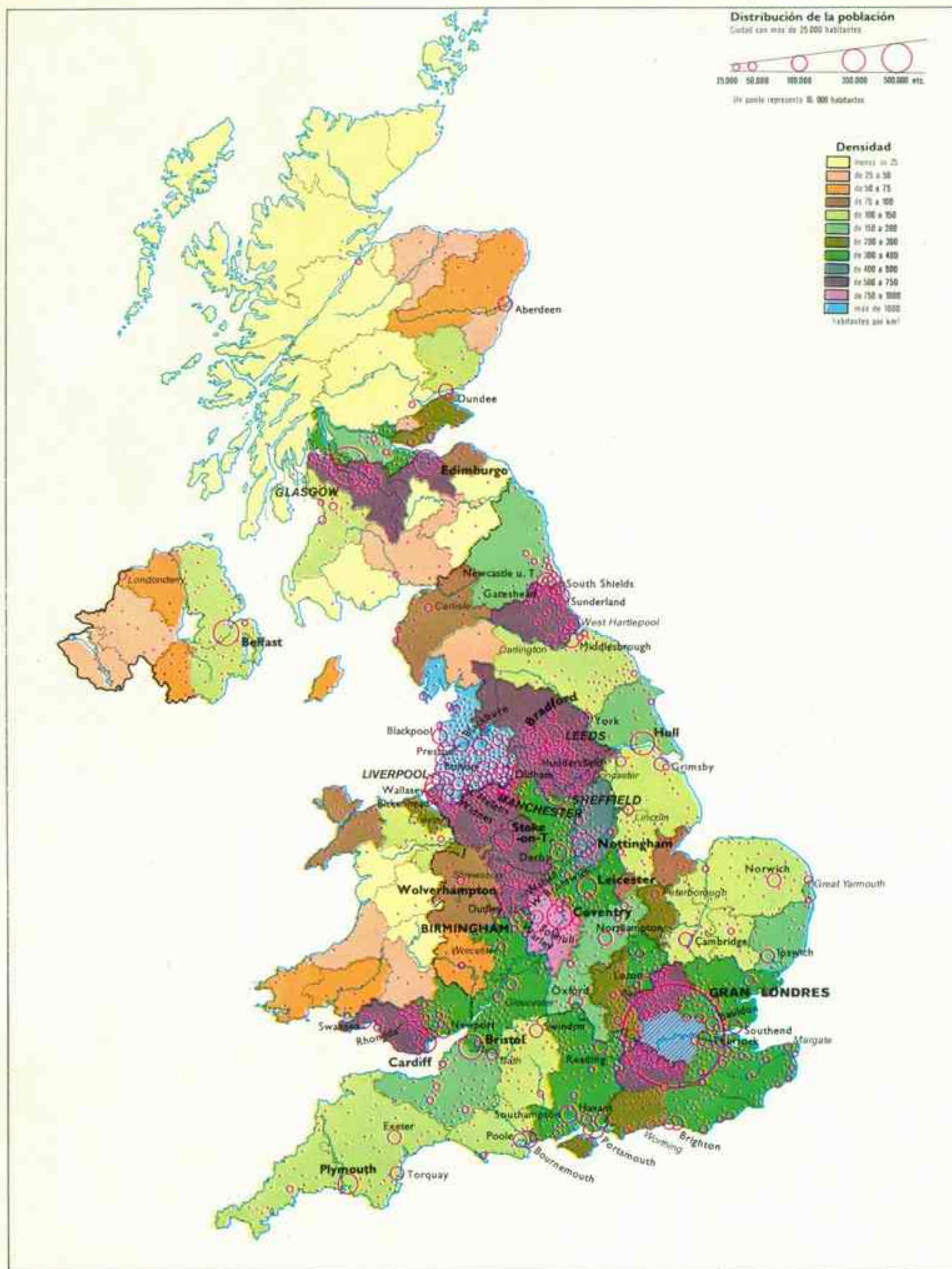
Leeds, la ciudad de los tejidos

Durante más de 400 años, desde que en el siglo XIV se establecieron en la ciudad los tejedores de paño flamencos, llamados a Inglaterra por Eduardo II, la prosperidad de Leeds se ha basado en la lana, y, todavía hoy, su más importante industria es la textil, a pesar de que se han desarrollado otras numerosísimas iniciativas. La ciudad, que cuenta con más de medio millón de habitantes, conserva pocos restos del pasado: su más notable monumento, la Kirkstall Abbey, es un interesante ejemplo de abadía cisterciense, pero fue casi totalmente demolida en el curso del siglo XVI. En compensación, Leeds puede vanagloriarse de poseer una obra urbanística moderna que ha constituido el punto de partida para los investigadores de los problemas urbanos: el Quarry Hill

Flats, bloque de apartamentos construido en la década de 1930-1940 y que representa un ejemplo excelente de vivienda modelo. Dotado de un centro social, centro de compras (mercado) y servicios que lo hacen autosuficiente, acoge a 950 familias y está situado en un espacio de ocho hectáreas, de las que cuatro quintas partes se destinan a espacio verde.

Sheffield y sus aceros

Documentos antiguos demuestran que, ya en el siglo XII, esta ciudad, que actualmente tiene unos 500.000 habitantes, era famosa por sus herrerías, en las que se trabajaba el hierro utilizando el carbón de las minas vecinas. Aún hoy, a pesar de que a la industria siderúrgica nacida de aquella antigua artesanía se han añadido otras actividades industriales, la elabora-



DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN GRAN BRETAÑA. Es característico del país la concentración urbana; en las ciudades vive aproximadamente el 85 % de la población británica; un centenar de ciudades, muchas de las cuales forman parte de conurbaciones, alcanzan los cien mil habitantes.

ción del acero, especialmente de las armas blancas y de todo tipo de instrumentos cortantes, sigue siendo la principal actividad de Sheffield, donde se producen desde los simples cuchillos de mesa hasta los machetes, las hojas de las sierras y los utensilios especiales exigidos por la industria moderna. Sheffield es la ciudad en la que se trabajan las dos terceras partes de todos los aceros especiales producidos en Gran Bretaña, es decir, aquellos aceros que sólo pueden obtenerse mediante una elaboración en extremo cuidadosa y con-

fiada a especialistas. En ese campo la ciudad tiene una gloriosa tradición, ya que fue precisamente en ella donde se realizaron algunos de los más importantes descubrimientos de la moderna metalurgia: en 1740, Huntsman consiguió llevar a cabo el proceso que permitía producir acero de calidad uniforme, sin diferencias entre las diversas partes de una misma fusión; en 1858 sir Henry Bessemer experimentó su famoso convertidor; en 1870 Mushet inventó los aceros "rápidos", y en 1912 Brearley descubrió el acero inoxidable.

La ciudad, que a pesar del carácter de su actividad principal tiene un aspecto y una atmósfera acogedores gracias a las 1300 hectáreas de zona verde, es también la sede de una universidad y de laboratorios de investigación que gozan de justa fama internacional.

La antigua capital de Gales

Cardiff, que cuenta actualmente con unos 300.000 habitantes, es la mayor ciudad de Gales. Situada en la desembocadura del Taff, además de ser un centro comercial, administrativo y cultural de notable importancia para toda la zona galesa, especialmente para la meridional, está estrechamente vinculada con los Midlands. Su pasado se remonta a la época de los romanos, los cuales, en el año 75, construyeron en este lugar una fortaleza de la que aún se conservan algunos restos. Unos mil años después, los normandos edificaron, en el mismo lugar, un castillo que se convirtió en el baluarte del sistema defensivo inglés contra las invasiones de los galeses, puesto que el condado de Glamorgan estaba situado precisamente en la frontera entre Gales e Inglaterra. Ciudad comercial y artesana durante toda la Edad Media y el Renacimiento, Cardiff experimentó el impulso de la revolución industrial cuando fueron descubiertos los grandes yacimientos de carbón y de hierro de Gales meridional, convirtiéndose en el centro de una región intensamente poblada, que en el siglo actual alcanzó un total de más de dos millones de habitantes. Desde que la producción de las minas disminuyó, las actividades de Cardiff sufrieron una conversión hacia la industria ligera (papel, tejidos, cerveza); no obstante, las principales fuentes de trabajo siguen siendo la metalurgia y los astilleros, además de la actividad de su puerto.

Otras ciudades importantes

Existen en Inglaterra más de sesenta ciudades con más de 100.000 habitantes. Entre ellas hay algunas que merecen una mención aparte por el importante papel que han desempeñado en la historia y la economía del país.

Coventry

Coventry (335.650 hab.), que se desarrolló en la Edad Media como ciudad mercantil en torno a un famoso monasterio, se convirtió después en la sede de un próspero artesanado lanero; en ella se producía un colorante conocido como "azul de Coventry", muy usado en aquella época. Es la ciudad donde, según la leyenda, la intrépida lady Godiva, para

protestar contra los injustos impuestos, cabalgó por las calles cubierta únicamente con sus cabellos; actualmente, cada año, un cortejo folklórico evoca el acontecimiento. Hoy día Coventry es una ciudad industrial en la que predominan las industrias del motor; aquí se producen, entre otros, el coche *Jaguar*, las motocicletas *Triumph* y los famosos motores de carrera *Coventry Climax*. Casi completamente destruida durante la segunda Guerra Mundial por los bombarderos alemanes, la reconstrucción de la ciudad ofrece un interesante ejemplo de moderna sistematización urbanística.

Nottingham

Nottingham, situada junto al río Trent, es una ciudad muy antigua, de la que se tienen noticias que se remontan al año 600. En la roca sobre la que se yergue su histórico castillo, está excavada una *inn*, una típica posada inglesa, que al parecer es la más antigua de todo el país; es la posada "Trip to Jerusalem". Delante del castillo la estatua del legendario Robin Hood recuerda los tiempos en que Nottingham, junto al bosque de Sherwood, fue teatro de sus gestas. La típica actividad de la confección de encajes está muy vinculada con los antiguos orígenes y las tradiciones medievales de Nottingham; muy antigua es también la fabricación de medias y artículos de punto, que se hicieron a máquina por primera vez gracias al invento de un ingenioso hombre de Iglesia a fines del siglo XVI. Junto a estas actividades tradicionales, Nottingham, que cuenta actualmente con unos 320.000 habitantes, dispone también de toda una serie de industrias: confecciones, material eléctrico, maquinaria para minas y una famosa marca (Raleigh) de coches de tres ruedas muy populares en Inglaterra.

Leicester

Leicester (278.470 hab.), a 156 km al NO. de Londres, es otro gran centro de producción de géneros de punto, el más importante del mundo por lo que se refiere al comercio de vestidos de ese género; es también una "capital" del calzado, así como de maquinaria para esta última industria. Como Nottingham, es una ciudad muy antigua; sus orígenes son incluso más remotos, ya que se tienen noticias de establecimientos humanos en esa zona desde fines de la Edad del Hierro. La verdadera ciudad comenzó a desarrollarse bajo la dominación romana (*Ratae Coritanorum*); de este período quedan numerosos restos, el más importante de los cuales es el Jewry Wall (muro de la judería), que se remonta al siglo II. El período de mayor esplendor de la ciudad fue



la Edad Media, concretamente el siglo XIV, en que fue centro del ducado de Lancaster.

Newcastle-upon-Tyne

Newcastle-upon-Tyne es la más septentrional de las ciudades inglesas importantes, y es el principal centro comercial de la Inglaterra del Nordeste desde hace varios siglos, debido a que el Tyne es uno de los mejores cursos de agua del país y que a lo largo de sus orillas han existido asentamientos humanos desde épocas remotas. Los romanos construyeron aquí un puente (*Pons Aelii*) y una fortaleza, que formaba parte del *vallum Adriani*. Aún hoy, en el recinto urbano de Newcastle existen restos de estas fortificaciones, y un poco lejos de él, anchos tramos del antiguo *vallum*. La ciudad cambió de nombre tres veces: de *Pons Aelii* pasó a ser *Monkchester* en la época de los anglosajones, tras la introducción del Cristianismo, y después tomó el nombre que todavía conserva, cuando los normandos, al ser destruidas las fortificaciones levantadas por sus predecesores, construyeron un "Castillo Nuevo" (*New Castle*) por el año 1080. Punto de reunión de las tropas durante las guerras fronterizas entre Escocia e Inglaterra, Newcastle prosperó, a continuación, gracias a la exportación del carbón de los ricos yacimientos de la zona. Actualmente es un gran puerto (el sexto de Gran Bretaña) y sede de industrias constructoras de instalaciones mecánicas.

Tres grandes puertos

Otras ciudades dignas de mención por su importancia son los tres grandes puertos de Plymouth, Portsmouth y Southampton. Plymouth (250.000 hab.), en la costa sudoccidental de Devon, ha estado siempre vinculada a la existencia de la Marina británica, incluso desde los tiempos de la guerra de los Cien Años; aquí vivieron los grandes hombres de mar Francis Drake y John Hawkins, y de aquí partieron las naves que en 1588 destruyeron la *Armada Invencible* española. De Plymouth salió asimismo el capitán Cook, el explorador de Australia, y Plymouth fue también el puerto del que zarpó, para atravesar el océano, la *Mayflower*, la nave de los Padres Peregrinos que se iban a América. Incluso hoy, a pesar de la existencia de numerosas industrias, la principal actividad de Plymouth es la de su puerto; los productos en tránsito más importantes son el petróleo, el carbón, los fertilizantes, el grano y la madera.

Portsmouth (220.000 hab.), en la costa meridional, es la única ciudad inglesa construida sobre una isla (la isla de Portsea, muy cercana al litoral) y está a muy poca distancia de otra isla, la de Wight, con la que está unida por un servicio de ferry-boat y de hovercraft. Sus actividades son las típicas de las ciudades marítimas: el puerto, los astilleros y las compañías de navegación, por lo que se van desarrollando también algunas industrias ligeras; asimismo la aportación del turis-

Nottingham: la Old Market Square. La ciudad, situada sobre una colina, comenzó su desarrollo en el siglo XVII con la industria de géneros de punto. Es asimismo un importante centro de la manufactura de tabacos, punto de escala de líneas aéreas del interior y centro intelectual (sede de una universidad y de museos). (S.E.F.)

mo no es despreciable. Lo mismo que Plymouth, Portsmouth tiene también antiguas tradiciones marineras: hacia mediados de 1600 su bahía se convirtió en la más importante base naval del país, y desde entonces ha figurado siempre entre las primeras. De Portsmouth salió Nelson hacia su última y victoriosa batalla de Trafalgar, y durante la segunda Guerra Mundial partieron de su bahía los innumerables navíos protagonistas del *D-day*, día del desembarco en Normandía.

Southampton (210.000 hab.), a menos de 30 km de Portsmouth, es el otro gran puerto de la costa meridional. Con una posición privilegiada, al fondo de un largo estuario cuyas aguas son particularmente tranquilas y acusan poco el efecto de las mareas, se ha convertido en el primer puerto de pasajeros de Gran Bretaña para los viajes transoceánicos; aún hoy día, el 50 % de los que de Inglaterra van a ultramar parten de sus muelles, y ese porcentaje asciende al 80 % para los viajes hacia Estados Unidos y África del Sur. Habitada desde épocas remotas, en su zona se encuentran abundantes vestigios históricos: en la orilla oriental del río Itchen se pueden admirar todavía restos de fortificaciones romanas, y en las cercanías de la ciudad se han encontrado vestigios de asentamientos prehistóricos.

Las ciudades universitarias

Un resumen de las principales ciudades inglesas, aunque sea breve, no puede soslayar las ciudades que han dado su nom-

bre a las dos instituciones culturales británicas más famosas: las universidades de Oxford y de Cambridge. El más antiguo de los *colleges* de Cambridge, Peterhouse, fue fundado en 1284, y la mayor parte de los otros veintisiete surgieron entre los siglos XIV y XIX; por este motivo, en Cambridge hay edificios de los más diversos estilos, como la capilla del King's College, magnífico ejemplo de estilo gótico, o el bloque de los célebres *Blacks*, o la biblioteca del Trinity College, diseñada por el mismo arquitecto — sir Christopher Wren — que construyó la catedral de San Pablo, en Londres. En los *colleges* de Cambridge, que hoy acogen un promedio de más de 10.000 estudiantes, han estudiado o enseñado hombres famosos, como Erasmo de Rotterdam; John Harvard, fundador de la universidad americana del mismo nombre; Isaac Newton; el gran poeta John Milton, Francisco Bacon, Oliver Cromwell, Charles Darwin y lord Kelvin, entre otros muchos.

Oxford es aún más antigua: en el siglo XII se reunían en ella grupos de estudiantes para seguir las lecciones de maestros formados en Francia y en Normandía: los tres *colleges* más antiguos — University College, Balliol College y Merton College — iniciaron oficialmente su actividad en el curso del siglo siguiente. Hoy día, los *colleges* son 32 (27 masculinos y 5 femeninos), y acogen una población estudiantil que oscila alrededor de las 10.000 personas. Como en Cambridge, el sucesivo nacimiento de los *colleges* en el transcurso

de los siglos ha enriquecido la ciudad con una gran cantidad de edificios monumentales; de todos modos, también existen otros muchos fuera del recinto universitario, como la iglesia de San Miguel, con su torre sajona, y los restos del castillo y las murallas medievales. El centro de la ciudad, que actualmente se está intentando liberar de la congestión del tráfico, ofrece un inconfundible carácter, al que hace más sugestivo el lento discurrir de los dos ríos, el Cherwell y el Támesis, en cuya confluencia ha surgido esa extraordinaria ciudad de Oxford.

Las «new towns»

Uno de los aspectos más interesantes de la vida comunitaria de Gran Bretaña es el que ofrecen los centros habitados que han surgido para ofrecer una posibilidad de solución a la aglomeración de las conurbaciones, y a los que se ha dado el nombre de *new towns*, o sea, ciudades nuevas. Se trata de comunidades totalmente programadas, al contrario de lo que ocurría con las ciudades tradicionales que crecieron de forma "espontánea" y a menudo caótica. El primer embrión de estos centros urbanos fueron las ciudades-jardín, ideadas por Ebenezer Howard a fines del siglo XIX; con estos proyectos intentaba promover, por razones de higiene pública y por sus ventajas sociales, la creación de comunidades completamente independientes, en las que hubiesen casas de habitaciones, puestos de trabajo y todos los servicios necesarios para la vida comunitaria. Basándose en estos conceptos se fundaron las "nuevas ciudades" de Letchworth, en 1903, y de Welwyn Garden City, en 1920. Actualmente, en Gran Bretaña existen 24 *new towns* en fase de desarrollo, y en los últimos veinte años se ha trasladado a ellas casi medio millón de personas; una característica especial de estas personas es el promedio de su edad, que es muy baja debido a que el porcentaje de niños y jóvenes es netamente más alto que el que presenta el resto del país.

Muchas de estas ciudades están organizadas sobre el principio de la "unidad social": cada barrio posee todo lo que necesitan los que en él habitan, desde la escuela al ambulatorio médico, y asimismo las tiendas más importantes y todos los servicios están situados de forma que queden al fácil alcance de cualquier habitante: como máximo a unos diez minutos de su casa. En el centro existe, además, un gran barrio comercial, con almacenes, oficinas públicas, centros recreativos y sanitarios, bares y restaurantes, iglesias y la biblioteca pública. A menudo hay también uno o varios hoteles y un instituto superior de enseñanza.

Vista de Plymouth, el puerto comercial y militar situado entre los ríos Plym y Tamar, sobre el Plymouth Sound, en una vasta ensenada bien defendida por un moderno sistema de fortificaciones. La ciudad, muy dañada durante la segunda Guerra Mundial, ha sido reconstruida casi totalmente. De su puerto, que en los siglos XVI y XVII fue el primero de Inglaterra, partió la famosa nave "Mayflower", de los Padres Peregrinos, hacia las colonias inglesas de Norteamérica. (Titus)





Oxford: vista aérea del gran claustro del Christ Church College, construido en 1525 por orden del cardenal Wolsey, ministro de Enrique VIII. En la torre que se halla en primer término está suspendida la campana "Great Tom", que cada noche tañe 101 veces; al último tañido se cierran las puertas de todos los "colleges" de la ciudad universitaria. Detrás del "college" se encuentra la antigua iglesia gótico-normanda, que Enrique VIII elevó al rango de catedral. La universidad de Oxford es la más antigua de Inglaterra y la segunda del mundo después de la de Bolonia; el primer centro universitario fue construido en la segunda mitad del siglo XII. (Rotkin)

ESCOCIA

La condición de Escocia, en la estructura del Reino Unido, es claramente distinta a la de Gales. Situada en el extremo septentrional del país, rodeada de un mar ingrato y con un clima rígido y un suelo de naturaleza innaccesible, Escocia ha sufrido menos invasiones y ha podido defender durante más tiempo y con mayor éxito su propia independencia: incluso cuando entró a formar parte del Reino Unido conservó muchas prerrogativas estrictamente políticas de su carácter de antigua y verdadera nación.

Acentuada autonomía

Un único Parlamento constituye la autoridad legislativa para Inglaterra y Escocia, pero esta última ha conservado sus códigos, su sistema educativo, su Iglesia (que es una Iglesia nacional, como la inglesa) y, sobre todo, los usos y costumbres tradicionales. Los procedimientos parlamentarios, por otra parte, han sido modificados en todo lo posible a fin de que los escoceses puedan defender sus intereses, y a menudo el Parlamento vota leyes especiales para Escocia. En la Cámara de los Lores hay pares escoceses, y en la Cámara de los Comunes figuran 71 parlamentarios elegidos por las circunscripciones escocesas; el ministro responsa-

ble ante el Parlamento de los asuntos escoceses es miembro del gobierno, con el título de Secretario de Estado para Escocia, y desarrolla sus funciones a través de cuatro departamentos que tienen su sede en la capital escocesa, Edimburgo, y que son: agricultura y pesca, educación, asuntos internos, sanidad y desarrollo. Por lo que se refiere a la hacienda pública, empleo, ferrocarriles y transportes aéreos, puertos internacionales, defensa y asuntos exteriores e industria y comercio, existen departamentos únicos para todo el Reino Unido; no obstante, los ministerios de Industria y Comercio y el del Trabajo tienen funcionarios destacados (*senior administrative officers*) que residen en Escocia. Existen, finalmente, dos magistrados especiales, el *lord advocate* y el *solicitor general*, que se ocupan de la administración de la justicia en Escocia. La justicia es uno de los campos en que los usos y las instituciones escocesas difieren más de los del resto del Reino Unido. El sistema legal escocés se basa en los principios del derecho romano, en el que se inspiraron los legisladores medievales del país que habían estudiado en el continente; la *Court of Session*, suprema corte civil escocesa, instituida en el siglo XVI, tomó como modelo el Parlamento francés y el Colegio de Justicia de Pavia. El órgano

supremo de la justicia penal es la *High Court of Justiciary*, que tiene su sede en Edimburgo y está compuesta por los mismos jueces que la *Court of Session*. No obstante, la mayor parte de los casos, a excepción de los pleitos civiles más complicados y los delitos más graves, son resueltos por los tribunales locales, denominados *Sheriff Courts*.

Por lo que se refiere al sistema de administración local — que tiene una tradición antiquísima, ya que se remonta al siglo XII —, tras la reforma de 1929 no ha sufrido ulteriores modificaciones en su estructura, si bien, como consecuencia del desarrollo de la vida económica y social del país, se ha propuesto su revisión con el fin de hacerlo más ágil y adecuado a los fines de valorización y consolidación de la economía local.

Decadencia del gaélico

Paradójicamente y en contraste con la conservación de tantos usos e instituciones celosamente mantenidos, la lengua escocesa, el gaélico, no ha podido resistir la presión del inglés. Hasta mediados del siglo pasado se publicaban aún biografías y poemas en la lengua nacional, pero después empezó a decaer lentamente y hoy día está casi por completo en desuso. La misma encuesta que, en 1961, demostró que en Gales el antiguo idioma céltico era hablado corrientemente por una cuarta parte de la población, con máximos que en el interior llegaban al 70 %, reveló que sólo 81.000 escoceses hablaban el gaélico, es decir, ni siquiera el 2 % de la población. Por el contrario, es muy alto, proporcionalmente, el número de escoceses que visten el típico traje nacional, sobre todo en algunas zonas, y no sólo en ocasiones especiales, como ciertos festivales, las conmemoraciones o las exhibiciones folklóricas, sino que el mismo ejército conserva celosamente esta tradición. Cada escocés sabe incluso de qué *clan*, es decir, de qué tribu montañesa descende su familia, y cuida muchísimo de no ser confundido con un inglés; y todo ello declarándose, como siempre se ha demostrado, un fidelísimo súbdito del Reino Unido.

Las luchas por la independencia

Las raíces de las tradiciones escocesas y de su celosa custodia están en relación con los acontecimientos históricos de los que Escocia ha sido protagonista en el transcurso de muchos siglos. Hacia el siglo VI, los escotos, procedentes de Irlanda, se establecieron en el actual Argyllshire; al Norte del río Forth permanecían aún los pictos, que habían resistido victoriosamente a las legiones romanas, mientras que al Sur estaban las tribus de los



Soldados escoceses con su típico atuendo. Lo más característico de este vestido es el "kilt", falda de lana con cuadros de colores distintos según el clan, y la bolsa suspendida en la parte delantera en sustitución de los bolsillos. El traje sigue en uso entre los escoceses, que manifiestan un profundo apego a sus tradiciones y costumbres del pasado. (Titus)

britanos y al Este los anglos. Todos estos pueblos se ensarzaron en una serie de disputas que duraron unos tres siglos, hasta que en el año 844 Kenneth Mac Alpin logró reunificar el país, adoptando el título de rey de los pictos y de los escotos. En el año 1068, su sucesor, Malcolm Canmore, casó con una princesa sajona, Margaret, y por mediación de ella y de sus hijos la lengua y las costumbres sajonas se afirmaron en los Lowlands. Pero en los Highlands se siguió hablando el gaélico. A pesar de todo, la nación mantuvo su unidad, y la defendió victoriosamente durante siglos — a menudo aliándose con los franceses — contra las invasiones de ingleses y noruegos.

En los siglos XVI y XVII se desarrollaron una serie de conflictos de carácter civil y religioso con Inglaterra, conflictos que cesaron cuando las Coronas de los dos países se reunieron en la persona de Jacobo VI, de la casa Estuardo. Sin embargo, tales conflictos volvieron a reanudarse en el siglo siguiente, cuando los Hannover ascendieron al trono inglés; entonces los jacobitas, defensores de la dinastía Estuardo, intentaron levantar a los escoceses contra los que consideraban usurpadores. La guerra civil, que en consecuencia se produjo y que fue especialmente dura y áspera, cesó cuando en 1707 se firmó el Acta de Unión, según la cual las dos naciones estarían "unidas para siempre en un solo reino con el nombre de Gran Bretaña", fórmula de compromiso que fue, desde luego, eficaz.

Economía en expansión

En el plano económico, a pesar de las grandes diferencias ambientales (Escocia, incluyendo las islas Orcadas y las Shetland, tiene una superficie de 77.700 km², es decir más de la mitad de Inglaterra, pero sólo cuenta con poco más de 5 millones de habitantes, y su territorio tiene unas características profundamente distintas de las inglesas), las actividades productivas ofrecen una estructura que es casi idéntica a la que se encuentra en Inglaterra. Aproximadamente el 35 % de la población activa se dedica a la industria manufacturera, un 3 % a la agricultura y pesca y un 2 % al trabajo en las minas y canteras; poco menos de las cuatro quintas partes de la población vive en un área intensamente urbanizada, la comprendida entre Ayr y Greenock al Oeste y entre Edimburgo y Dundee al Este. Casi todas las instalaciones industriales están en esta área central; las únicas excepciones las constituyen las destilerías de whisky, las industrias textiles de la zona fronteriza, la industria textil (*tweed*) de las islas occidentales y las fábricas de la zona de Aberdeen.



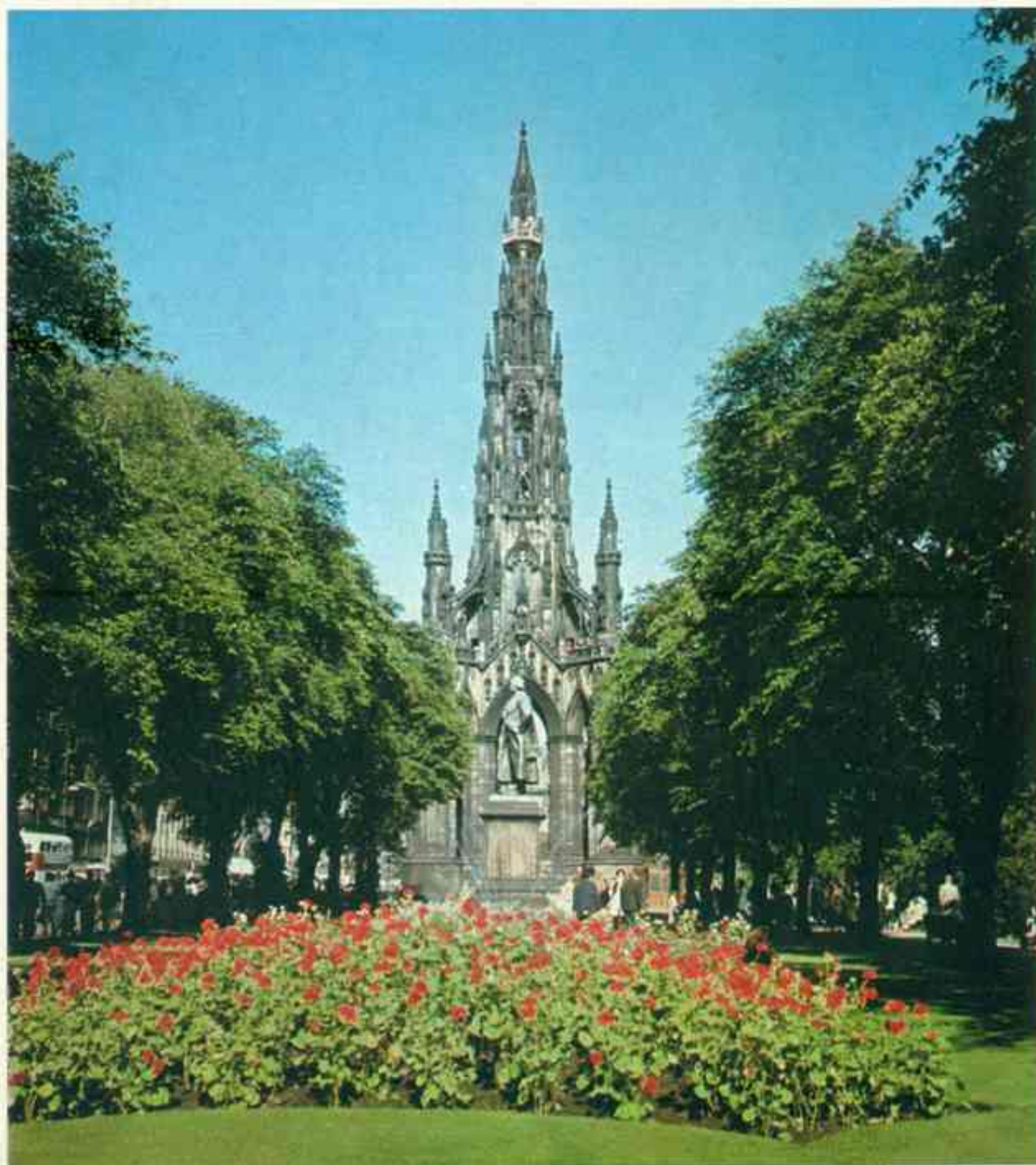
ESCOCIA. Situada al Norte de los montes Cheviot y del río Tweed, que marcan la frontera con Inglaterra, Escocia se divide en tres zonas: al Norte los Highlands, plataformas de modesta altitud profundamente hendidas por valles invadidos en parte por el mar; en el centro, los Lowlands, en los que la suavidad del clima, la fertilidad del terreno y la riqueza del subsuelo han favorecido la formación de notables centros industriales; al Sur, los Southern Uplands, plataformas de rocas antiguas con formas más suaves que los Highlands. Las costas de Escocia son extraordinariamente articuladas y, en la vertiente atlántica, presentan una serie de recortadísimas penínsulas e islas.

La industria pesada ha tenido siempre una gran importancia y continúa teniéndola en el presente a pesar de la crisis minera; sin embargo, en los últimos años — gracias a la intervención estatal — han nacido en Escocia numerosas industrias ligeras que proporcionan una amplia gama de productos: relojes, máquinas para oficina, elementos electrónicos, juguetes. Se ha producido también una notable expansión de la industria química y de las refinerías, así como un incremento de la industria del motor. Se han construido dos centrales nucleares: una de 300 MW en Hunterston, que funciona desde 1964, y una de 1250 MW, en Dounreay, que entrará en funcionamiento en 1973. Entre las actividades tradicionales, están en continua expansión la producción de whisky y la de tejidos de alta calidad, así como la hilatura del yute. La Comisión Forestal y el Instituto Hidroeléctrico de Escocia del Norte han dado un fuerte impulso a la utilización de los recursos naturales del país. Existen, además de los citados, otros organismos destinados a promover y potenciar la economía escocesa, interviniendo en las áreas menos desarrolladas o programando de forma más racional el desarrollo de las zonas ya industrializadas; en este aspecto cabe recordar que en la franja de los Lowlands, es decir, entre las dos grandes conurbaciones de Glasgow y Edimburgo, se han fundado cinco *new towns*.

La despoblación de los Highlands

La agricultura, entendida como actividad económicamente productiva, sólo está

Princess Street, la principal arteria de Edimburgo, está flanqueada por monumentos dedicados a los más ilustres personajes escoceses, como el de Walter Scott, que puede verse en la fotografía, formado por una aguja gótica y una estatua que representa al célebre escritor. Walter Scott, iniciador de la novela histórica, evocó en sus obras, con apasionada nostalgia, el glorioso pasado de Escocia. (G. Ricatto)



PLANO DE EDIMBURGO. La ciudad fue fundada en el siglo VII por Edwin, rey de Northumberland, al que debe su nombre. El núcleo antiguo surgió en torno al castillo erigido sobre una colina, y se fue extendiendo progresivamente. La parte antigua conserva aún sus calles estrechas y tortuosas.

viva en los Lowlands; en los Highlands, que se van despoblando lenta e inexorablemente, la tierra sólo da algún mísero pasto y el resto es una inmensa extensión de terreno de caza para los propietarios de los grandes latifundios. En los Lowlands existe una gran diferencia entre los terrenos del Este y los del Oeste, en estos últimos se practica, sobre todo, la ganadería, dedicada principalmente a la producción de leche destinada a las áreas urbanas; los prados permanentes y los caducos cubren del 60 al 70 % de las superficies útiles. Las tierras que no sirven como pasto están cubiertas de huertos, invernaderos para tomates y campos de fresas, que se utilizan en las fábricas de mermeladas. En el Este, en cambio, predomina el terreno de labor; el suelo, fértil y nunca demasiado húmedo (en este lugar no se sobrepasan los 650 mm de lluvia al año), está subdividido en una gran cantidad de parcelas en las que se cultivan numerosos productos, entre los que tradicionalmente predomina la avena.

Las islas escocesas

Tres archipiélagos dependen de Escocia: las Orcadas, las Shetland y las Hébridas. Las Orcadas (Orkney), al Norte, más allá del estrecho de Pentland, son una especie de prolongación de las llanuras y colinas costeras de Escocia oriental; se trata de plataformas de arenisca roja, no demasiado resistentes a la erosión, que terminan en el mar formando acantilados cortados a pico. Los habitantes (25 por km²) cultivan aproximadamente la mitad de su superficie. Y se ha intentado mover centrales eléctricas con el viento como fuente de energía. En las Orcadas meridionales se encuentra Scapa Flow, la famosa base de la Marina de guerra británica.

Cien kilómetros más al Norte se encuentran las Shetland, esparcidas por el océano, cuyo aspecto es más similar al de los Highlands, no por su altitud sino por su suelo esquistoso y volcánico (todas ellas están recortadas en largas penínsulas separadas por fiordos) y por los escasos

cultivos, que cubren sólo una hectárea de cada trece. Los habitantes viven de la pesca y de la ganadería, especialmente de los ovinos, de una apreciada raza lanera.

Las Hébridas, al Oeste, han conservado una estructura social más arcaica: sus principales recursos son la ganadería y la pesca. La recogida del *varec* (alga marina), actualmente mecanizada, alimenta una modesta industria química. Los harries tweed, tejidos de lana realizados a mano, son todavía famosos. El turismo tiene asimismo notable importancia: entre los muchos atractivos que estas islas ofrecen a sus visitantes destaca la célebre gruta de Fingal, en la pequeña isla de Staffa; tiene 20 metros de altura y 69 de longitud, y en su fondo el mar ruge constante-

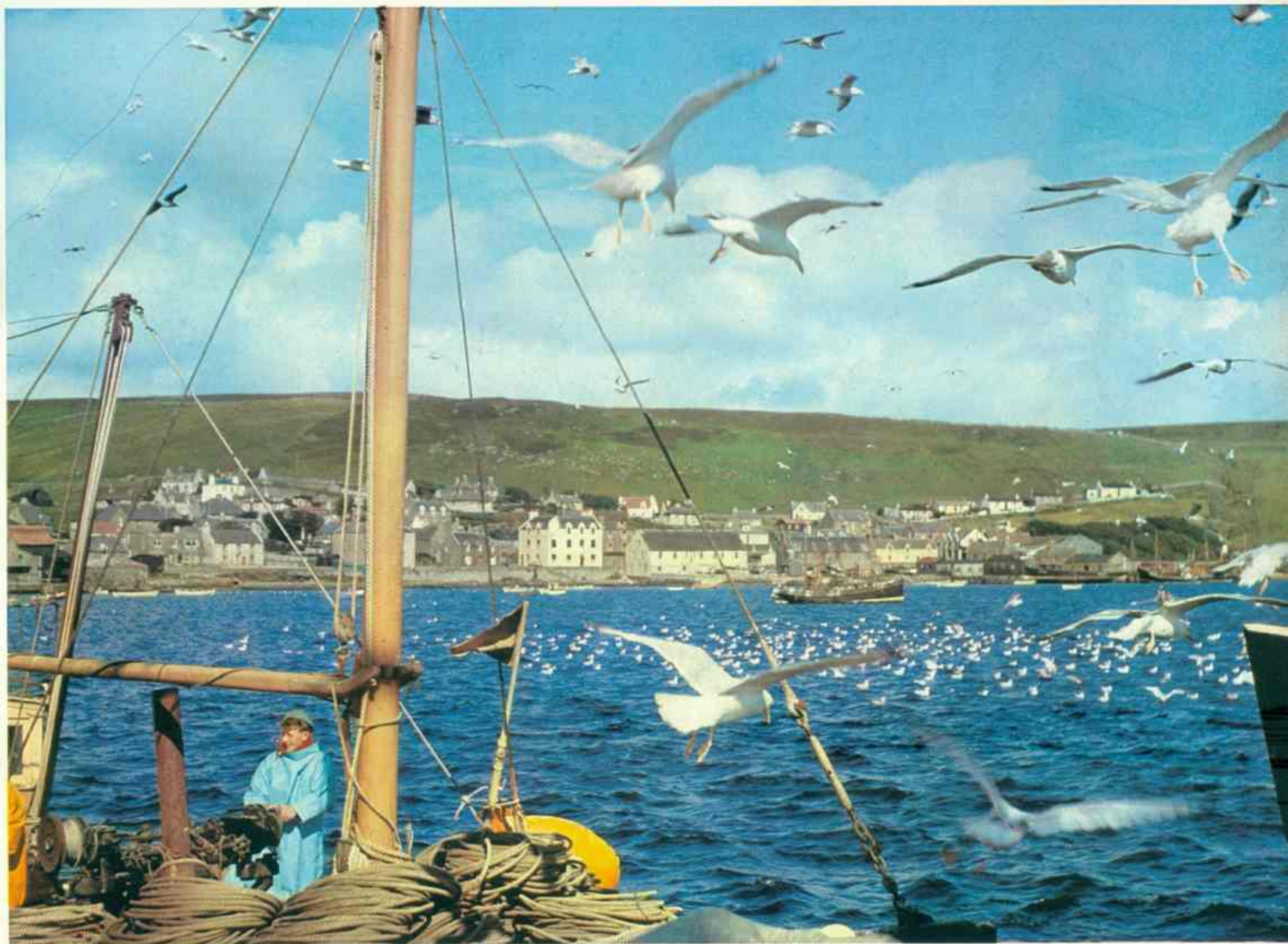
mente, produciendo efectos sonoros muy sugestivos, que inspiraron a Mendelssohn su célebre obertura *La gruta de Fingal*. Pero a pesar de todos sus atractivos, los habitantes de estas islas emigran a otros lugares más fértiles, y aunque a veces intentan aferrarse a estas tierras ingratas, casi siempre acaban dándose por vencidos. Así, toda la población del islote más occidental, St. Kilda, ha abandonado sus tierras después de más de mil años de permanencia en ellas.

Edimburgo, capital majestuosa

En la orilla meridional del Forth se alinean una serie de pequeñas colinas separadas por cortos valles paralelos al mar;

ya en la Edad Media, en este lugar se levantaba un castillo y una pequeña ciudad comercial, Edimburgo, que había de ser la capital de Escocia. Actualmente Edimburgo, que cuenta aproximadamente con medio millón de habitantes (473.000 en enero de 1963), ofrece dos aspectos distintos: por un lado la ciudad antigua, cuyos caracteres reflejan la influencia francesa, y por otro, la ciudad que se ha desarrollado en una época más reciente y que constituye uno de los más interesantes ejemplos de planificación urbana del siglo XVIII.

La ciudad antigua se extiende a lo largo de lo que se conoce como *Royal Mile*, la Milla Real, que va del castillo a la Holyrood House, antigua residencia de los Estuardo. La ciudad nueva, desarro-



Una sugestiva panorámica del puerto de Scalloway, en la isla de Mainland, la mayor de las islas Shetland. En otro tiempo capital de la isla, la villa es actualmente un activo puerto pesquero. Las Shetland, situadas a unos 200 km de la costa septentrional de Escocia, son un archipiélago formado por algunos centenares de islas, de las que sólo 24 están habitadas y constituyen el condado más septentrional de Escocia. (J. Allan Cash-Marka)

llada en torno a dos grandes plazas, tiene hoy su *main street* en una amplia arteria de unos dos kilómetros de longitud, la *Princess Street*, caracterizada por sus edificios construidos de piedra y no de ladrillos, según el estilo inglés. Esta calle es el centro neurálgico de la ciudad, la cual no es tan sólo la capital política de Escocia sino también la capital económica y cultural, ya que es la sede de bancos, compañías de seguros y establecimientos comerciales que pueden sostener la competencia con los de Londres; por su parte, su universidad (900 profesores y más de 8000 estudiantes) es la tercera de Gran Bretaña, después de Oxford y Londres. Existen además importantes museos, archivos, laboratorios científicos y numerosas casas editoriales. Esta última es una de las actividades tradicionales de Edimburgo, hasta el punto de que, paralelamente a ella, se ha desarrollado una activa industria del papel e importantes imprentas. Recientemente se han desarrollado también una serie de nuevas iniciativas industriales, favorecidas por la proximidad de las minas de carbón y por la existencia del puerto de Leith. Este último es asimismo un importante puerto pesquero.

Glasgow, la ciudad más poblada

Glasgow es la ciudad más poblada de Escocia y la tercera del Reino Unido; en el casco urbano, situado en el centro de un área en la que viven y trabajan un millón de personas, se agrupan otros 960.000 habitantes. La ciudad es de antiguo origen; en 1115 fue la sede de un obispado, pero sólo después de promulgarse el Acta de Unión de 1707 logró elevarse de su calidad de modesto centro de 13.000 habitantes al rango de ciudad comercial. El imprevisto derecho de tráfico con las colonias inglesas y las ventajas de su posición geográfica, que hacía más corta la travesía del océano, fueron plenamente aprovechados; así, Glasgow se convirtió rápidamente en un mercado de los productos procedentes de las colonias, especialmente del tabaco. Hacia 1770, la mitad del tabaco importado a Gran Bretaña llegaba al puerto de Glasgow, y respecto al azúcar, ya fuera bruto o refinado, la ciudad tenía prácticamente su monopolio. Los enormes beneficios fueron invertidos en las nuevas industrias; nacieron entonces las actividades en las que Glasgow ha ocupado siempre una posición de primer orden, es decir, la metalurgia, la me-

cánica y los astilleros navales. La mayor parte de los 250.000 trabajadores escoceses empleados en las industrias metal-mecánicas trabajan en la cuenca del Clyde, el río en cuyo estuario se extienden los 24 km de *docks* del puerto, lo que constituye el mayor complejo portuario escocés y el cuarto del Reino Unido. Las principales mercancías desembarcadas en ese puerto son minerales de hierro, productos agrícolas y petróleo y se embarca principalmente whisky, maquinaria, productos alimenticios y vehículos. Con la decadencia de los viajes por mar, ante el predominio de los aéreos, su función de puerto de pasajeros ha pasado en gran parte al aeropuerto de Prestwich.

Desde el punto de vista artístico la ciudad tiene poco que ofrecer, pero los pocos edificios monumentales son de gran belleza; la catedral, de exquisita arquitectura gótica, se remonta al siglo XIII y es la única de Escocia meridional que ha conservado intactas sus formas originales. Hay también importantísimas galerías de arte y una biblioteca — la Mitchell Library, la más grande de Escocia — con raras colecciones de antiguos volúmenes historiados.

Glasgow: George Square, con el palacio del City Chambers. Favorecida por su posición en el centro de una región con abundantes minas de carbón y de hierro, la ciudad se ha convertido en el principal centro industrial escocés. De aspecto casi totalmente moderno, sólo conserva de su pasado la catedral, que se remonta al siglo XII. Glasgow posee también uno de los más ricos museos de arte de toda Gran Bretaña. (S.E.F.)



LA ECONOMÍA BRITÁNICA

Es ya un tópico considerar el Reino Unido, desde un punto de vista económico, como un gigante caído. Esta imagen, en efecto, puede reflejar la realidad si se compara la economía británica actual con la de los tiempos del gran Imperio, pero, en términos absolutos, corresponde todavía a un país próspero y activo, que ocupa un puesto muy destacado a escala mundial. Por su extensión, el Reino Unido detenta el septuagésimo quinto lugar del mundo, con sólo el 0,18 % de la superficie terrestre, y en cuanto a su población, está en el undécimo puesto, con 55,5 millones de habitantes (1,6 % de la población mundial), que corresponden a una densidad de unos 228 por km² (la quinta del mundo después de las de Holanda, Bélgica, Japón y Alemania Federal). Sin embargo, ocupa el tercer lugar en el comercio mundial, con casi una décima parte del total: recibe casi una quinta parte de las exportaciones mundiales de materias primas, y proporciona casi una octava parte de las exportaciones de productos manufacturados.

La revolución industrial

La prosperidad económica británica alcanzó su punto máximo después del proceso de industrialización que, a su vez, pudo desarrollarse porque estaba sostenido por una riqueza acumulada durante siglos de activa política mercantil. Inglaterra comenzó muy pronto a comerciar con el continente. Es un hecho conocido, por ejemplo, que en la Edad Media las campañas feudales unieron a la propia suerte de las Islas Británicas la de Guyena, antigua Aquitania, creando así un movimiento marítimo entre los dos territorios. En la época moderna, los ingleses surcaron los mares y crearon colonias, y su flota, continuamente potenciada, se convirtió, tras el hundimiento de las veleidades de hegemonía de la flota holandesa, en la mayor del mundo hasta el inicio de la segunda Guerra Mundial.

Este próspero comercio provocó un precoz aflujo de capitales a Inglaterra, y el dinero acumulado de esta forma pudo ser invertido en las nacientes actividades industriales, coincidiendo con el momento en que la técnica aportaba a la producción nuevos y revolucionarios aparatos. Inglaterra tuvo fábricas mecanizadas mucho antes que los otros países, y en su territorio aparecieron las primeras máquinas textiles y algunas de las principales invenciones utilizadas por la industria, como la lanzadera volante (*spinning-jenny*), usada por la industria textil, y el convertidor Bessemer y el procedimiento Thomas,

empleados en metalurgia; también aparecieron las primeras locomotoras y vías férreas, así como el primer puente metálico. De este modo, durante el siglo XIX, Gran Bretaña se aseguró una posición de predominio a escala mundial en la industria, el comercio y los transportes, y, consecuentemente, también en las inversiones de capital. En el periodo comprendido entre 1870 y 1890, el desarrollo industrial y el nivel de vida fueron netamente superiores a los de los demás países.

La gran crisis

La primera señal de alarma se produjo entre 1890 y 1914, a causa de la competencia de los mayores países europeos y de los Estados Unidos. Sin embargo, la

verdadera crisis de la economía inglesa sobrevino en los años posteriores a la primera Guerra Mundial, como consecuencia de las medidas proteccionistas adoptadas por varios países: del estado de las instalaciones industriales británicas, que no permitía hacer frente a la competencia, y del malestar que se extendía por todo el comercio mundial. La desocupación alcanzó niveles pavorosos, llegando en 1932 al 22 % de la población activa. En los años siguientes, se registró una reactivación económica debida al aumento de las inversiones internas, a una mejor situación del comercio mundial y, en parte, al programa de rearme, que, por aquellos años, empezó a ponerse en práctica. Así, en 1937, la renta per cápita superó en un 14 % la del año 1929.



Vista parcial de Cannon Street, en la City londinense. Esta corta pero importante calle va desde la catedral de San Pablo al London Bridge; su aspecto es predominantemente moderno, con edificios que albergan oficinas comerciales de importancia, como el palacio de la Cámara de Comercio de Londres, construido en 1934. (G. Ricatto)

BRETAÑA. Las distintas condiciones del clima y del suelo influyen en la distribución de los cultivos. Los terrenos llanos son los más favorables para la agricultura. En ellos, la mecanización está muy difundida y los cultivos son especializados. La superficie cultivada ha aumentado notablemente desde la segunda Guerra Mundial (30,3 % de la superficie territorial). Los prados y los pastos también están muy desarrollados (49 %), y los favorece la gran humedad del clima que, en general, no es demasiado riguroso. Los bosques cubren el 7,6 %.



Otra grave crisis económica, provocada por el segundo conflicto mundial, ocasionó daños enormes, valorados en total en unos 3000 millones de libras esterlinas, sin contar con que, al término de la guerra, las exportaciones descendieron a menos de una tercera parte respecto a 1938. Fue necesario un severo programa de reactivación de la economía, la famosa *austeridad*, que prolongó los racionamien-

esterlina. Al finalizar los años sesenta, Gran Bretaña se enfrentaba con graves problemas económicos que se han tratado de solucionar empleando varios procedimientos, como la devaluación de la moneda, que pasó de 2,80 dólares a 2,40. Pese a las dificultades y a que el ritmo de desarrollo es inferior al de otros países, la economía británica ha podido iniciar los años setenta, gracias a estas medidas, con un balance en general favorable. El ritmo de desarrollo ha sido más elevado que en los 50 años anteriores, se ha conservado casi totalmente el nivel de ocupación, y el consumo y el nivel de vida han revelado mejoras sustanciales. Los progresos realizados los pone de relieve el hecho de que la libra esterlina ha continuado manteniendo su papel de divisa mundial para reservas y transacciones comerciales.

En Gran Bretaña, la población activa total, según estadísticas de 1970, es de unos 25 millones de personas, de las que más de 23 millones son trabajadores asalariados, y alrededor de 1.750.000, empresarios o trabajadores autónomos. Los parados no llegan a 600.000, aunque debe tenerse en cuenta que mientras en Gran Bretaña — es decir, Inglaterra, Gales y Escocia — el porcentaje que representar equivale al 2,4 %, en Irlanda del Norte alcanza el 7,3 %. Trabaja aproximadamente la mitad de las mujeres en edad laboral, y el 50 % de ellas están casadas. La población activa, que aumenta lentamente a causa del natural incremento demográfico, decrecerá a partir de 1976 debido al establecimiento de los 16 años como límite mínimo de la escolaridad obligatoria.

250



Un momento de la fabricación de las famosas telas de lana "Harris Tweed", en Stornoway, en la isla de Lewis, una de las Hébridas. Gran Bretaña fue el primer país que mecanizó la hilatura. Las máquinas aparecieron en el siglo XVIII: la primera para cardar el algodón se remonta a 1748, y el primer torno de hilar continuo data de 1769. Gracias a la mecanización, la industria textil inglesa mantuvo durante largo tiempo una posición predominante en los mercados mundiales. (J.A. Cash-Marka)

constituida por mano de obra no especializada.

A principios de 1970, las horas de trabajo eran 46 y media semanales para los hombres, y 38 para las mujeres. Estas cifras representaban la media: para los hombres, el horario más largo correspondía al sector de los transportes (56 horas), y el más corto era el de los trabajadores de la moda (41 horas semanales).

La producción agrícola

Una de las consecuencias del enriquecimiento de la burguesía, tras la revolución industrial, fue que pudo extender rápidamente sus propiedades territoriales. Los campesinos afluyeron a las ciudades, donde la industria les ofrecía trabajo, y la *gentry* — la rica burguesía rural, favorecida además por un sistema electoral arcaico que le concedía prácticamente todos los derechos — pudo reunir en sus manos las fincas antes fragmentadas, sin encontrar grandes resistencias por parte de los pequeños cultivadores. De este modo, Gran Bretaña se convirtió en un país de asentamientos industriales esparcidos por el campo y, al mismo tiempo, en un país de

grandes y a veces enormes propiedades: hasta hace pocos decenios, 91 personas poseían una sexta parte del suelo inglés, y 8000 eran dueñas de la mitad.

Pero los cambios sociales efectuados en el último medio siglo han trastocado por completo el cuadro de la situación social. Los grandes impuestos sobre el patrimonio, en particular, han contribuido a la fragmentación de la propiedad territorial: en la actualidad, existen en el Reino Unido casi 450.000 fincas rústicas con una extensión media de 40 hectáreas, de las que aproximadamente la mitad no constituyen la única fuente de rentas para sus propietarios. Junto a otras 180.000, dan el 50 % del producto agrícola total, mientras que el resto procede de las 40.000 fincas clasificadas como "grandes haciendas agrícolas comerciales". Aunque algunas de estas últimas no pueden compararse con los latifundios de otros tiempos, conservan vastas y aun enormes proporciones, y pertenecen a particulares o a *trusts* familiares. La Corona, la Iglesia, las administraciones municipales, el National Coal Board (Sociedad Carbonífera del Estado) y otras entidades nacionales poseen, asimismo, grandes propiedades territoriales.

Elevada utilización del suelo

En total, el porcentaje de tierras agrícolas es más bien elevado: el 81 %, con un total de 19,6 millones de hectáreas (cifra que corresponde a todo el Reino Unido).

Los porcentajes de terreno dedicados al pasto libre ofrecen grandes diferencias entre Inglaterra, Escocia e Irlanda del Norte. En Inglaterra y Gales existe solamente un 16,5 % de terreno de este tipo, mientras que en Irlanda del Norte es del 25 % y en Escocia llega, incluso, a alcanzar un 75 %. Como es obvio, estas proporciones guardan relación con la naturaleza del terreno, particularmente montañoso al Norte de la isla.

Los doce millones y medio de hectáreas de terreno de cultivo o de herbazal los trabaja un número de campesinos que se ha ido reduciendo cada vez más en los últimos decenios, hasta alcanzar la cifra mínima ya citada de 800.000, que corresponde al 3 % de la población activa, dato tanto más significativo si tenemos en cuenta que sólo 300.000 de estos trabajadores lo son a pleno empleo. A pesar de ello, gracias a la racionalización de los métodos de cultivo, la producción ha ido



MINAS E INDUSTRIAS DEL REINO UNIDO E IRLANDA. La explotación de los ricos yacimientos de carbón de Gran Bretaña ha hecho posible, en el siglo pasado, el desarrollo de la gran industria, al principio predominantemente textil, y después también mecánica y de construcciones navales. Desde los primeros decenios de esta centuria, la producción de carbón ha disminuido constantemente, pero la industria se ha especializado siguiendo los progresos de la técnica y, así, se han obtenido óptimos resultados en los campos químico, siderúrgico, mecánico y de las construcciones aeronáuticas. El subsuelo de Irlanda, por el contrario, es pobre en combustibles, y la actividad industrial está básicamente relacionada con la agricultura y la ganadería.

creciendo continuamente, y hacia 1970 ha llegado a doblar la de la preguerra. De este modo, pese al considerable aumento de la población, se ha conseguido cubrir el 50 % de las necesidades alimentarias nacionales.

Las principales producciones

Las producciones principales han sufrido algunos cambios en los últimos treinta años, como consecuencia de la modificación de la demanda interna, condicionada a su vez por las distintas exigencias del nivel de vida. La producción de grano, cultivado casi exclusivamente en Inglaterra, se ha visto alterada por completo por la adopción de variedades más resistentes, algunas de ellas seleccionadas en Gran Bretaña, que permiten el uso de gran cantidad de fertilizantes. Se ha llegado, de este modo, a recoger una media de 3,85 toneladas por hectárea, alcanzándose frecuentemente un máximo de 5 toneladas por hectárea. En el decenio 1960-1970 se ha doblado la producción de cebada, de la que existen dos mercados distintos: para la producción de malta (destinada a la obtención de bebidas alcohólicas) y para la alimentación del ganado. La producción de avena, por el contrario, ha descendido netamente puesto que ya no es requerida por los equinos, cuyo número ha bajado de forma considerable. Lo mismo ha sucedido con las hortalizas destinadas a forraje (colza, repollo), porque los ganaderos prefieren recurrir a los pastos y a los piensos compuestos.

En materia de ganadería, se han realizado asimismo grandes progresos, alcanzándose el 70 % del consumo nacional (frente al 50 % de la preguerra) y adaptándose además a las distintas exigencias del consumidor, que se va orientando hacia las carnes menos grasas. Dentro del campo de la ganadería, destaquemos el altísimo nivel de producción de los animales productores de leche, cuyo rendimiento ha aumentado en un 15 % en sólo diez años, alcanzando una media de más de 12 millones de toneladas anuales. Gracias a esto, se ha logrado conservar la exclusividad del suministro de leche para el consumo líquido, que en Gran Bretaña es altísimo, ya que cada inglés bebe cada semana una media de casi tres litros.

En conjunto, y teniendo en cuenta que las condiciones climáticas generales del país no son precisamente las más favorables, podemos considerar la situación general de la agricultura inglesa como satisfactoria, sobre todo en los sectores a los que la proverbial tenacidad y celo de los cultivadores ha dirigido sus mayores esfuerzos. Este es el caso, por ejemplo, de los productos hortofrutícolas que, aunque sólo pueden ser cultivados en el 2,5 % de

la superficie dedicada a herbáceas, proporcionan más de una tercera parte de la renta procedente de las cosechas.

La actividad industrial

Las fuentes de energía

Más de la mitad de la energía primaria utilizada en Gran Bretaña procede de la utilización del carbón, que se halla en fase de decadencia, mientras que el petróleo ha pasado de una quinta parte del total de energía producida en 1958 a las actuales dos quintas partes, y el gas natural y la energía atómica han registrado aumentos considerables. En la producción de esta última, Gran Bretaña ocupa uno de los primeros puestos mundiales. Desde 1956, funciona en Calder Hall la primera central nuclear para la producción de energía eléctrica en gran escala, y de los cuarenta reactores restantes en servicio, la mitad se destina actualmente a este fin. En 1980, según las previsiones, el 25 % de toda la energía eléctrica producida en el Reino Unido será de origen nuclear.

Por lo que se refiere al carbón, la extracción ha disminuido constantemente a partir de los primeros decenios del siglo: 287 millones de toneladas en 1913, 227 en 1938, 206 en 1959 y 151 en 1969. La mayor parte del carbón (más de la mitad) se dedica a la producción de energía eléctrica, mientras que cada año se utilizan 25 millones de toneladas para la obtención de coque, 22 millones para uso doméstico, otros 22 millones para la industria y 7 millones para la producción de

gas de ciudad. El consumo de los ferrocarriles es insignificante: de los 13 millones de toneladas en 1938, se ha pasado a 200.000 toneladas en 1968. De toda la producción, se exporta menos del 2 %.

La energía eléctrica generada en un año oscila alrededor de los 220.000 millones de Kwh, lo que representa el doble de la producida en 1959 y ocho veces la de 1939. La mayor parte se obtiene aún con turbinas de vapor que utilizan carbón, mientras que las centrales hidroeléctricas son muy escasas: sólo existen algunas, de pequeña capacidad, en Gales y Escocia.

Otra fuente de energía primaria es el gas, que hasta los años cuarenta se destilaba casi exclusivamente del carbón, mientras que en la actualidad es de diversas procedencias. La producción de gas natural asciende a unos 1950 millones de m³ que se extraen, sobre todo, de los yacimientos descubiertos recientemente en el mar del Norte. El resto procede de las refineries de petróleo, de las coquerías y del carbón; este último representa únicamente el 20 % del total.

El petróleo, en Gran Bretaña, es totalmente importado: 93 millones de toneladas de petróleo bruto (84 de los cuales se destinan al refinado) y 20 millones de toneladas de productos ya refinados.

Metalurgia y mecánica

Los sectores industriales de más antigua tradición en Gran Bretaña — el metalúrgico y el mecánico — ocupan un



Las blancas colinas de arcilla refractaria y de caolín de las canteras confieren al paisaje de Indian Quenn, en Cornualles, un aspecto característico. El caolín de Cornualles, que se produce principalmente en el distrito de Saint Austell, es importante por su utilización en la industria de la cerámica y del papel, que se desarrollan cada vez más. (Titus)

puesto de primer orden en el ámbito internacional, y sus productos, de calidad proverbial, alimentan una intensa exportación (Gran Bretaña exporta hierro y acero incluso a Suecia, una de las "patrias" de la metalurgia). La industria inglesa del hierro y el acero, quinta del mundo, emplea a 332.000 trabajadores, mientras que en la industria de los metales ligeros trabajan 57.000, y en la del cobre, latón y otros metales, 84.000. Los más importantes sectores de la industria mecánica, directamente relacionada con la metalúrgica, son los de las máquinas herramienta, agrícolas, textiles y para oficina. Este último sector, sobre todo, se encuentra en continuo crecimiento y exporta más de la mitad de la producción. Dentro de las industrias mecánicas, ocupa un puesto destacado la de vehículos de motor, tercera del mundo por sus exportaciones de automóviles. Desde hace algu-

nos años, ha tomado auge igualmente el sector de las motocicletas, gracias a la expansión de las motos de gran cilindrada, que en Gran Bretaña tienen una gloriosa tradición, refrendada por una larga serie de éxitos en las competiciones. La industria aeronáutica, en la que trabajan unas 250.000 personas, se sitúa en un primer plano mundial y está asimismo sólidamente arraigada. Su máxima creación es el gran avión supersónico *Concorde*, proyectado y realizado conjuntamente

con la industria francesa. Un sector aparte es el de los *overcrafts*, vehículos marinos que se mueven a ras de agua, originarios de Gran Bretaña y cada vez más usados en todo el mundo. En 1969 se botaron 130 unidades, y actualmente hay otras en construcción, entre ellas un modelo de 160 toneladas.

Las industrias manufactureras

Los diversos sectores de la industria manufacturera, que dan trabajo a más de ocho millones y medio de personas, proporcionan una amplísima gama de productos, muchos de ellos esenciales para la industria de otros países y, en consecuencia, de gran importancia en el comercio internacional. En el transcurso de un decenio — 1958-1968 —, la producción ha aumentado, por término medio, alrededor del 42 %, con un máximo del 82 % en el sector químico. Otras ramas han registrado un descenso, como en el caso de la industria naval (—15 % de 1963 a 1969).

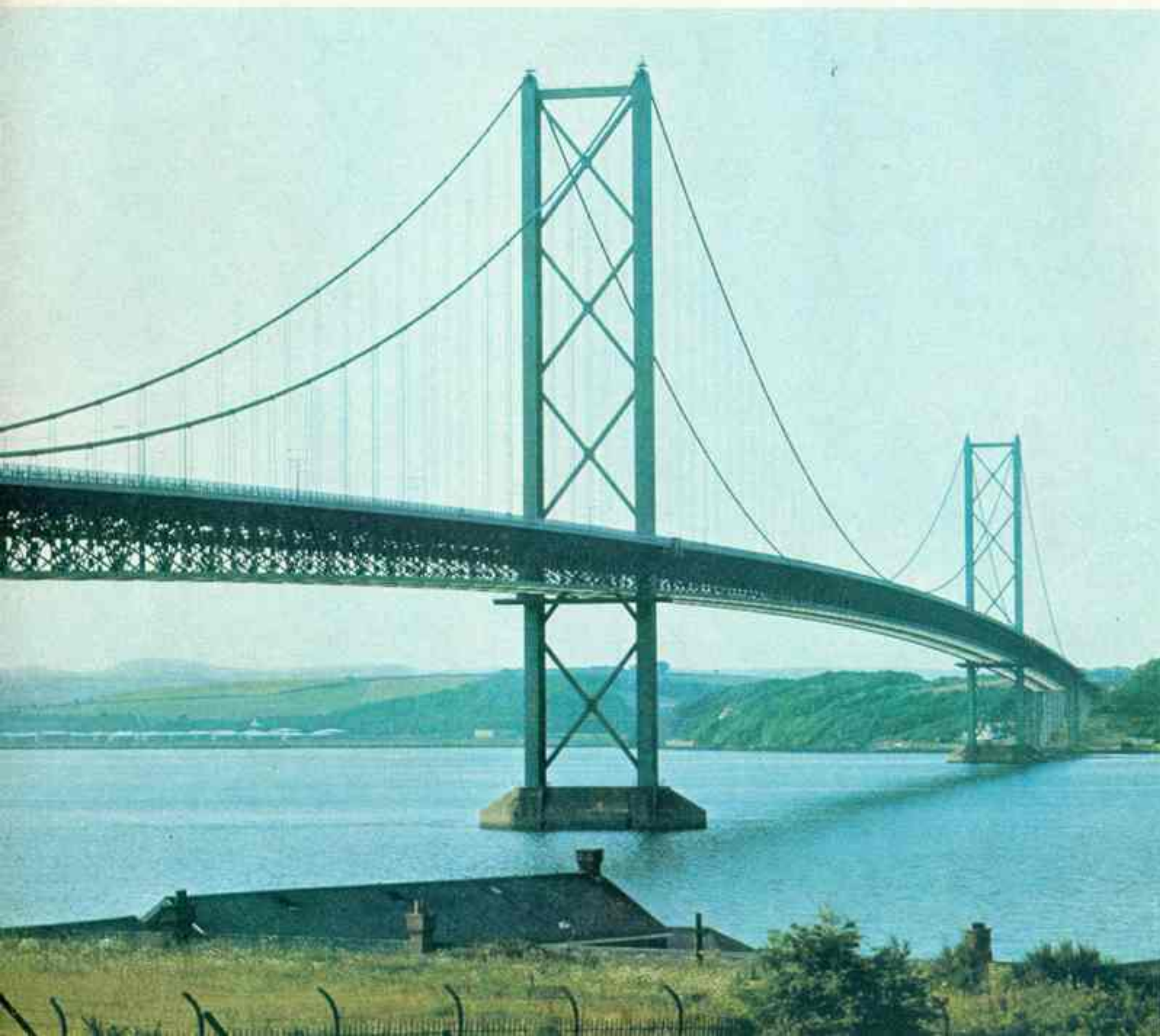
Pese a estos desequilibrios, que suscitan alguna preocupación, la industria manufacturera británica sigue a la altura de su tradición. Sus cuadros técnicos, de altísimo nivel, y la gran diversidad de su producción la sitúan en un puesto de privilegio en el ámbito mundial. El sector que ha registrado el mayor incremento es el de las industrias químicas y colaterales, que da trabajo a casi medio millón de per-

sonas. Dentro de dicho sector, los productos que han aumentado de forma más espectacular han sido los plásticos (217 % en el decenio 1958-1968). Al respecto, puede recordarse, a modo de curiosidad, que la primera materia plástica procede precisamente de Inglaterra y fue inventada, hace más de un siglo, por Alexander Parkes, descubridor de lo que más tarde se llamaría "celuloide". En el sector de las construcciones navales — que, antes de 1914, producía más de la mitad de la flota mundial —, el Reino Unido sigue ocupando, a pesar del descenso de la producción, el cuarto puesto del mundo, con casi un millón de toneladas de buques botados en un año. Esta industria emplea a 200.000 trabajadores. Otro sector tradicionalmente próspero es el textil (700.000 empleados, de los que la mitad son mujeres). Hay que destacar que en esta industria, junto a los tradicionales ramos de la lana y el algodón, se registra una rapidísima y constante expansión del de las fibras sintéticas, gran parte de las cuales se destina a la exportación. En 1968, la producción en este solo ramo ascendió a más de 50 millones de libras esterlinas. La industria del vestido, directamente vinculada a la textil, es la mayor de Europa (390.000 empleados), a pesar de lo cual, debido a que las exportaciones absorben gran parte de la producción, para satisfacer la demanda interna es necesario recurrir a la importación, generalmente de Hong-Kong. La balanza comercial es, en cambio, netamente favorable en otros dos sectores relacionados con el vestido: el de la piel y el cuero (28 millones de libras esterlinas al año; los Estados Unidos son el principal comprador) y el del calzado (26 millones).

Se registran también grandes exportaciones de alimentos, bebidas y tabaco, pese a que la agricultura nacional sólo satisface la mitad de las necesidades internas. Los productos más exportados, por su tradicional calidad, son los dulces (Gran Bretaña es el primer exportador de chocolate y confituras, con casi el 30 % del total de las exportaciones) y, sobre todo, las bebidas alcohólicas. Más de la mitad del valor de las exportaciones en este sector está representada por el whisky, la ginebra y la cerveza. Evidentemente, el primero de estos productos es, con mucho, el de mayor importancia, con 180 millones de libras esterlinas al año. El valor de las exportaciones de tabaco es de 30 millones de libras.

Para concluir este sucinto panorama de las principales manufacturas británicas, es preciso hacer referencia a las cifras relativas a una industria en extremo floreciente en el país, como consecuencia de un hecho histórico muy particular. Existen en el mundo más de 320 millones de perso-

El Forth Bridge para automóviles, que salva el Firth of Forth a unos 11 km al Norte de Edimburgo, cerca del puente ferroviario. Construido en 1964, tiene una longitud total de unos dos kilómetros y medio, aproximadamente, con una trabazón central de 1006 m. Es el puente colgante más largo de Europa. (Titus)





nas que tienen como lengua madre el inglés, y muchos millones más están en condiciones de leerlo y comprenderlo fácilmente. Esta circunstancia alimenta una industria editorial activísima en todos los campos, que va desde los periódicos a los libros y revistas y que, en 1968 alcanzó un total de 400 millones de libras esterlinas. En ese mismo año se editaron 32.500 títulos, de los que 23.500 son primeras ediciones.

Los transportes y el comercio

La producción agrícola e industrial se sirve de una red distributiva en la que trabajan unos 2.800.000 personas, y contribuye a la renta nacional en un 11 %, aproximadamente. Los puntos de venta al por menor eran, según la estadística de 1966, más de 500.000. Alrededor de la mitad de las ventas las efectúan detallistas independientes, y una tercera parte, los *múltiples* (almacenes, supermercados y mercados). El resto se realiza por el sistema de venta por correo, que en Gran Bretaña es muy utilizado.

Por lo que se refiere a los transportes, en los últimos años se ha registrado una

constante disminución en el uso del ferrocarril, como consecuencia de la motorización individual. La red ferroviaria tiene actualmente una longitud de 12.000 millas (unos 20.000 km), lo que supone un tercio menos respecto al período de máximo desarrollo, antes de la segunda Guerra Mundial. El personal, como es lógico, también se ha reducido, y no llega a los 300.000 empleados. En compensación, la red y los sistemas de transporte se han modernizado de forma notable, y todas las locomotoras de vapor han sido sustituidas por las de tracción eléctrica o diesel. El tráfico de mercancías también ha disminuido (de 234 millones de t en 1959 a poco más de 200 millones en 1969). En este sector, sin embargo, existe un continuo y constante desarrollo del tráfico de contenedores. Por lo que se refiere al tránsito por carretera, basta comparar dos cifras para dar una idea de su enorme auge: en 1959, los vehículos en circulación eran 5 millones, y diez años después, 11 millones. Como consecuencia de este crecimiento, se ha iniciado un vasto programa de construcción de carreteras y de modernización de la red ya existente; la cifra asignada para las carreteras princi-

pales ha sido de 690 millones de libras esterlinas para el ejercicio 1970-1971, frente a los 238 millones de 1960-1961. En Gran Bretaña existen 328.256 km de carreteras, de los que casi 50.000 se consideran importantes (*trunk and main roads*). La red de autopistas es todavía reducida (unos 1100 km ya en uso y 1600 km previstos para los primeros años del decenio 1970-1980). El tránsito pesado por esas carreteras está en constante aumento, y así, en 1969, aproximadamente el 60 % de las mercancías era transportado por carretera. En el caso de algunas mercancías especiales, como el carbón y el petróleo, es aún muy activo el transporte por mar, mediante flotas de cabotaje, y por aguas internas, sirviéndose de barcazas y gabarras. La red de aguas internas tiene una longitud de unos 4000 km, y por ella circulan anualmente unos siete millones de toneladas de mercancías. Las líneas aéreas nacionales, por el contrario, son poco activas: en 1969, sólo las utilizaron cinco millones de pasajeros. Asimismo, el transporte de mercancías por aire es insignificante, y se reserva únicamente para algunos productos perecederos y que por ello requieren un rápido desplazamiento.

El Forth Bridge ferroviario, que salva el Firth of Forth al Norte de Edimburgo, cerca del moderno puente para automóviles. El ferroviario, que representa una de las más audaces obras de ingeniería de finales del siglo pasado (1890), tiene más de dos kilómetros de largo y 110 m de altura sobre el nivel del río. Junto al puente se ve el muelle de los transbordadores. (Rotkin)



Vista aérea de Dundee, en Escocia, con el gran puerto industrial, el atracadero de los transbordadores y el puente sobre el estuario del río Tay. La ciudad, conocida tradicionalmente como importante centro de industrias textiles, posee en la actualidad refinerías de petróleo. Antiguo asentamiento de los pictos, Dundee estuvo en la vanguardia de la difusión de la doctrina reformista, hasta el punto de merecer el apelativo de "Ginebra de Escocia". (Aerofilm)

La revolución del "día D"

En el mundo comercial inglés se produjo una "revolución" pacífica cuando entró en vigor la primera disposición destinada a adoptar, en Gran Bretaña, los usos de los demás países europeos en materia de unidades de medida. Desde el 15 de febrero de 1971 — llamado humorísticamente "día D", o sea "día de la decimalización" —, la vieja libra esterlina, aun conservando su valor, ya no se divide en 20 chelines, cada uno de los cuales, a su vez, se componía de 12 peniques, sino que consta ahora de 100 "nuevos peniques". En 1975 también se adaptarán al sistema decimal las demás medidas: aquellas que, a la hora de entenderse, dejaban perplejos a los continentales, incapaces de hacerse a la idea de que una onza de cebollas no pesara igual que una onza de bicarbonato, pues las medidas de peso para mercancías corrientes eran distintas de las empleadas para materias preciosas y productos farmacéuticos. Así, todos los pesos se calcularán en kilogramos y en sus múltiplos y submúltiplos; las longitudes, en metros o en kilómetros en vez de en pies, yardas o millas; los líquidos, en litros y hectolitros en lugar de en pintas, galones, etc. Algunos irreducibles tradicionalistas han opuesto una fuerte

resistencia a estas medidas, pero lo cierto es que, tarde o temprano, todos se adaptarán a la desaparición de este otro pedacito de la "vieja Inglaterra".

La Commonwealth

Constituida en 1926, la Commonwealth of Nations (Comunidad de Naciones) es un conjunto de Estados y territorios que, en otro tiempo, componían el Imperio de la Gran Bretaña, y que, en la actualidad, aun siendo países independientes y rigiéndose por diversas formas de Gobierno, están vinculados libremente por una solidaridad de orden moral más que jurídico, reconociendo de distintas maneras la soberanía de Gran Bretaña: aceptando a la reina como la suya propia o bien adoptando la constitución republicana, pero considerando a la soberana como jefe de la Commonwealth. Quedan, finalmente, los territorios que dependen de modo directo del Reino Unido de Gran Bretaña e Irlanda del Norte. Son todavía colonias británicas, aunque muchas de ellas gozan de amplia autonomía: en Europa, Gibraltar; en Asia, Brunei, Hong Kong y los emiratos del golfo Pérsico; en África, las islas de Santa Elena y Seychelles; en América, las Bahamas, Bermudas, Belice, las Malvinas y las islas de Cayman, Turks y

Caicos, Vírgenes y Montserrat, más diversos Estados asociados en el área del Caribe, y en Oceanía, el protectorado de las Salomón, las islas Gilbert y Ellice, Tonga, Pitcairn y Line, además del condominio de las Nuevas Hébridas, compartido con Francia. Estados miembros de la Commonwealth son: Canadá, Australia, Nueva Zelanda, India, Pakistán, Ceilán, Malasia, Singapur, Barbados, Jamaica, Trinidad y Tobago, Ghana, Nigeria, Sierra Leona, Tanzania, Uganda, Kenia, Lesotho, Malawi, Zambia, Malta, Chipre, Gambia, Botswana, Swazilandia, Tonga, Fiji, Mauricio y Guyana.

Durante mucho tiempo, las colonias y los *dominions* fueron considerados por Inglaterra como inagotables abastecedores de materias primas e insaciables compradores de productos manufacturados. Sin embargo, con la progresiva afirmación de la independencia política de las ex colonias, aumentó también el deseo de autonomía económica. No son solamente los territorios de los descendientes directos de los ingleses — Canadá, República Sudafricana, Rhodesia, Australia y Nueva Zelanda — los que se autogobiernan y siguen una política económica escogida por ellos mismos, sino también la ex India británica, que ha obtenido el mismo estatuto de plena autonomía, mientras que el poder colonial ha desaparecido de Egipto y Sudán, y casi totalmente de Birmania y, a las mismas puertas de la metrópoli, de Irlanda. En varios casos, Inglaterra ha conservado algunas funciones en el comercio de sus territorios de ultramar, a cambio de admitir determinadas limitaciones a su propia libertad comercial: así, por ejemplo, comprometiéndose a no modificar ciertas tarifas aduaneras sin el previo consentimiento del Canadá. La evolución del comercio con el resto de la Commonwealth obedece a una regla fatal: cada año los envíos de las ex colonias a la metrópoli disminuyen, mientras que los de la metrópoli a las ex colonias aumentan. El Imperio es cada vez más necesario para Gran Bretaña, y no a la inversa.

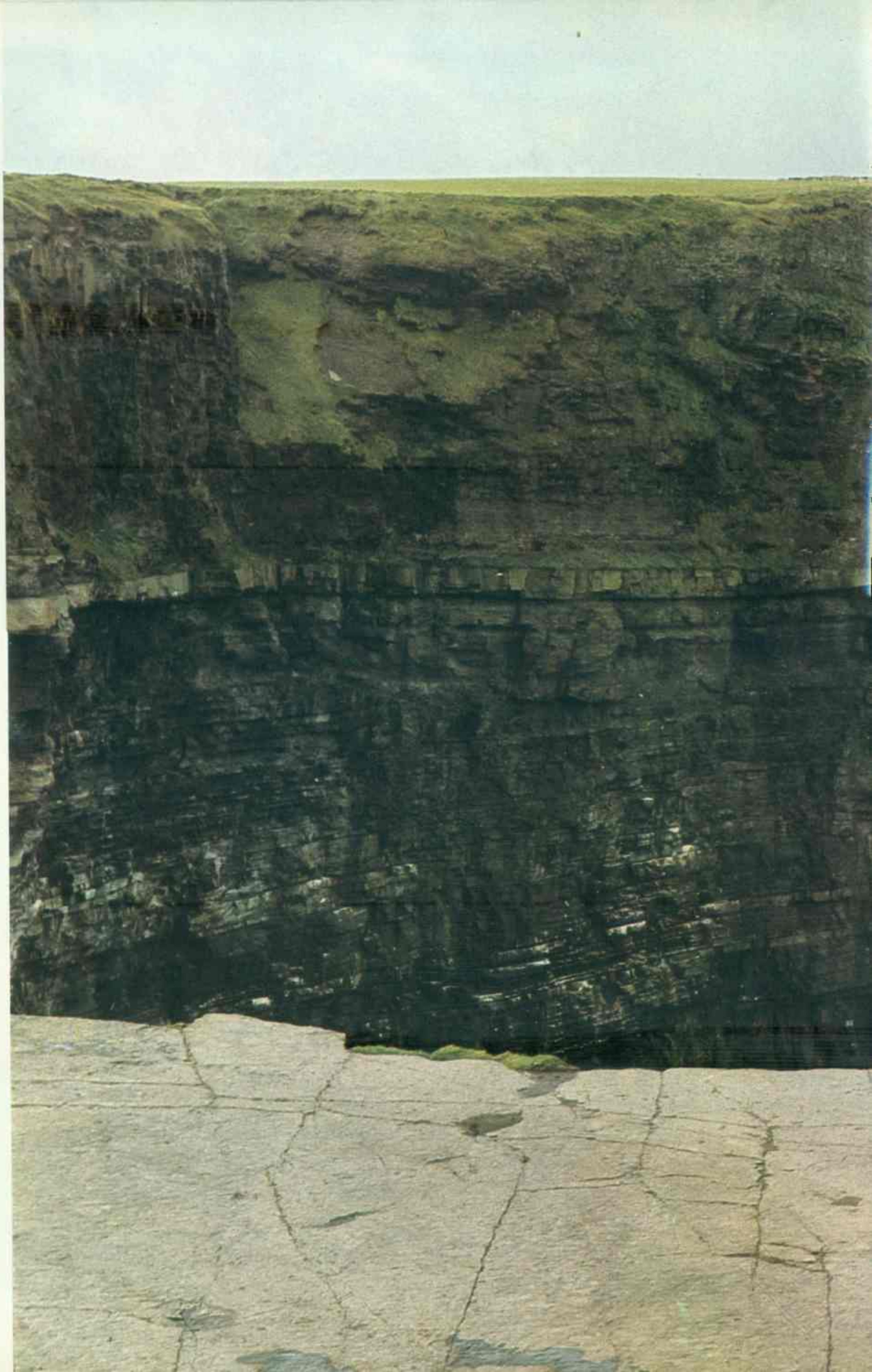
BIBLIOGRAFÍA

Stamp, L. Dudley: *Land Use and Misuse*. Londres, 1948. - Beaujeu-Garnier, Mme. J.: *Les Iles Britanniques. Géographie physique et géographie économique*, París, 1951. - Ogilvie, A.G. y col.: *Great Britain. Essays in Regional Geography*, Cambridge, 1952. - Stamp, L. Dudley y Beaver, S.H.: *The British Isles*, Londres, 1954. - Mitchell, J.B.: *Great Britain*, Cambridge, 1962. - Morra, U.: *L'Inghilterra*, Milán, 1962. - Stamp, L. Dudley y Beaver, S.H.: *The British Isles. A Geographic and Economic Survey*, Londres, 1963. - Chaline, C.: *Géographie des Iles Britanniques*, París, 1964. - Steers, J.A.: *Field Studies in the British Isles*, Londres, 1964. - *Britain in Brief*, BIS, Londres, 1967. - *Regional Development in Britain*, BIS, Londres, 1967. - *Regions of Britain*, Central Office of Information, Londres, 1965-1970.



Londres moderno: la General Post Office Tower, en Howland Street, audaz torre de la radiotelevisión, de 189 metros de altura, cuya construcción se terminó en 1964. En la parte superior, sobre la plataforma giratoria, que permite gozar de una vista panorámica de la ciudad, se encuentra un restaurante. (Titus)

Los impresionantes acantilados de Moher (Cliffs of Moher), sobre el Atlántico, en Irlanda occidental (condado de Clare). En este lugar, la plataforma insular termina en el océano en altas terrazas, hendidas profundamente por varias ensenadas. El modelado de las costas irlandesas se produjo, sobre todo, durante el período glacial, cuando los glaciares recubrieron toda la isla, dejando después depósitos morrénicos y "eskers", o erosionando los relieves existentes convirtiéndolos en formas redondeadas ("drumlins"). Con posterioridad, el mar sumergió las partes bajas de numerosos valles, formando bahías y ensenadas. (J. Allen Cash-Marka)







La bahía del Trueno, en la isla Inishmore, que pertenece al grupo de las Aran, en Irlanda. Las islas Aran, situadas a la entrada de la bahía de Galway, son azotadas permanentemente por las grandes olas del océano Atlántico. (N. Crocellà)



Irlanda



Irlanda (en inglés, *Ireland*; en gaélico, *Eire*) es una isla de 83.000 km² de superficie, situada al Oeste de Gran Bretaña. Está dividida en dos Estados: la República de Irlanda (*Republic of Ireland*, *Poblacht na h'Éireann*), independiente, e Irlanda del Norte (*Northern Ireland*), que forma parte del Reino Unido.

El territorio de la República comprende las tres provincias de Leinster (en irlandés *Laighin*) al Este, Munster (*Mumha*) al Sur y Connacht (*Connachta*) al Oeste; y los tres condados de la provincia del Ulster. El territorio de Irlanda del Norte está formado por los otros seis condados del Ulster: Antrim, Armagh, Down, Fermanagh, Londonderry y Tyrone, que comprenden las dos circunscripciones de Belfast (Antrim) y Londonderry.

La tierra más oceánica de Europa

Irlanda es la tierra más occidental de Europa (a excepción de Islandia), por lo que está expuesta a todos los vientos y lluvias procedentes del Atlántico. No le llegan, en cambio, las corrientes de origen continental. El elemento decisivo de su clima es la lluvia en todas sus formas (chubascos, lloviznas). En la mayor parte del país llueve como mínimo 200 días al año; incluso en el mes menos húmedo, llueve un día cada dos como término medio. Pero a los aguaceros siguen magníficos claros en los que la atmósfera adquiere una sugestiva luminosidad, y el océano se viste de un azul profundo. La influencia del océano da al clima una suavidad extraordinaria. La temperatura media de

enero en Dublin es de unos 5° C. La nieve al nivel del mar es rara. En algunos puntos de la costa occidental existen plantas meridionales.

Rocas, drift y turberas

El zócalo irlandés está formado por rocas primarias de gran variedad: calizas, esquistos, areniscas y granitos. En la parte nororiental de la isla afloran estratos más recientes: margas triásicas, terrenos cretáceos y basaltos terciarios. En el centro de Irlanda se extiende una llanura de base calcárea, de 200 km de Este a Oeste y 150 km de Norte a Sur, cuya altura no supera en mucho los 100 m. En algunas partes, la caliza se ha disuelto ocasionando fenómenos kársticos: desaparición de

Irlanda del Norte: el Dunluce Castle, situado en el condado de Antrim, es una fortaleza medieval edificada sobre un espolón de rocas basálticas cuya constitución es semejante a las de Escocia meridional, con las que antaño estuvo unida. (S.E.F.)

La Calzada de los Gigantes ("Giant's Causeway"), que se extiende a lo largo de la costa septentrional de Irlanda, en el condado de Antrim, frente a la isla de Rathlin, se presenta como una curiosa plataforma constituida por columnas de basalto que forman una especie de enorme adoquinado. Al parecer, este raro agrietamiento prismático o en columnas es el resultado de las contracciones que se produjeron durante el enfriamiento de la colada basáltica. (S.E.F.)



cursos de agua y, sobre todo, formación de lagos temporales, que aquí reciben el nombre de *loughs*.

Algunos macizos montañosos, separados por amplias quebradas, forman alrededor de la llanura una muralla discontinua, de una variación en verdad sorprendente. Tal es el caso de las altas tierras graníticas de los montes Wicklow; de las crestas de arenisca paralelas a los relieves appalachianos del Munster; de las altiplanicies calcáreas de Burren, condado de Clares, situadas cerca de la costa occidental; de los peñascos cuarcíticos de las penínsulas noroccidentales de la isla; de las mesetas basálticas de Antrim, en el Ulster nororiental, y de los grupos esquistosos de los montes Sperrin, en el centro de esta última provincia.

Todos los macizos revelan la huella de las glaciaciones cuaternarias: *corries* o circos, y *glens* o valles de perfil en artesa (paredes verticales y fondo llano). El punto culminante de la isla es el Carrantuo-hill (1041 m), en la cadena de los Macgillycuddy's Reeks, que domina el Lough Leane, en Irlanda sudoccidental.

En la mayor parte de la llanura y en el fondo de los valles de montaña, la roca aflora raramente, puesto que casi toda la isla está recubierta por un manto de detritos móviles abandonados por los glaciares cuaternarios, el *drift*, que al descomponerse ha dado a Irlanda suelos más fértiles de los que corresponderían a la naturaleza de las rocas profundas y al clima. En la parte meridional de la isla, el *drift* más antiguo está erosionado y aplanado, mientras que al Norte, el *drift* reciente ha conservado sus formas originarias. La lengua irlandesa ha proporcionado dos vocablos a la terminología internacional del relieve de los depósitos glaciares: *esker* y *drumlin*. Los *eskers* son cordones de guijarros, más o menos sinuosos, que a menudo alcanzan varios kilómetros de longitud. Los *drumlins* (es decir, "pequeñas lomas") son colinas de forma oval o redondeada, diseminadas por todas las llanuras de la parte septentrional de la isla. Estos relieves recientes y poco evolucionados han obstaculizado el desagüe, creando innumerables cuencas lacustres de pequeñas dimensiones.

Muchas de las antiguas cuencas lacustres pantanosas (*bogs*) están ocupadas actualmente por tuberías. La humedad del clima ha favorecido la extraordinaria difusión de la turba. La distribución de las turberas es aquí un hecho físico de fundamental importancia: mientras que en las llanuras orientales de las provincias de Leinster y Munster no existen, la región del río Shannon y de sus afluentes está cubierta por ellas, entre las que serpentean los tortuosos cordones de los *eskers*; en la zona nororiental, los bajos situados entre los *drumlins* contienen a menudo turba; y en el Oeste, la turbera recubre como un manto montañas y llanuras.

Las invasiones de Irlanda

La primera colonización agrícola de la isla se debió a los pueblos que construyeron los innumerables monumentos megalíticos diseminados por el campo, y que, en su mayor parte, procedían de Armórica e Iberia. Esto explica, sin duda, ciertos rasgos meridionales del carácter irlandés. Posteriormente, llegaron nuevas oleadas

desde la Galia y Gran Bretaña, e introdujeron en la isla un habla céltica, el gaélico, que al iniciarse la época histórica representaba la lengua nacional de Irlanda.

Hasta su independencia, los gaeles estaban organizados en tribus y llevaban una vida basada en el pastoreo más que en la agricultura. La Irlanda actual, especialmente la del Oeste, ha conservado una parte de esta herencia, puesto que las invasiones medievales, la de los vikingos y, posteriormente, la de los señores anglofranceses, no lograron someter la isla, aunque dejaron algunas huellas duraderas. Los vikingos fundaron las primeras ciudades: Dublín, Limerick, Cork, Waterford y Wexford. Los anglofranceses, por su parte, fundaron otras ciudades y procedieron a una verdadera colonización agrícola en algunas llanuras carentes de turba. En los siglos XVI y XVII, los ingleses realizaron una auténtica conquista de Irlanda, y el país fue devastado por guerras atroces: las tierras de los irlandeses fueron confiscadas en gran parte, divididas en predios y otorgadas a colonos ingleses o escoceses. En general, el antiguo sistema tribal fue sustituido por el *landlordismo* (grandes propiedades en

manos de los ingleses), pero se dejó que los cultivadores irlandeses siguieran en sus puestos como arrendatarios. En el Ulster, por el contrario, en los inicios del siglo XVIII, la población irlandesa fue expulsada de varios distritos, y en su lugar se instalaron campesinos británicos protestantes. La mayor parte de éstos procedía de los Lowlands de Escocia o de Inglaterra septentrional, regiones que tenían por aquel entonces una distribución de la población y unas estructuras agrarias no muy distintas a las de Irlanda. Debido a esta circunstancia, los distritos que habitan sus descendientes no se diferencian mucho de las antiguas regiones irlandesas en lo que se refiere a la estructura rural. La diferencia esencial está en la religión y en la orientación política de sus habitantes.

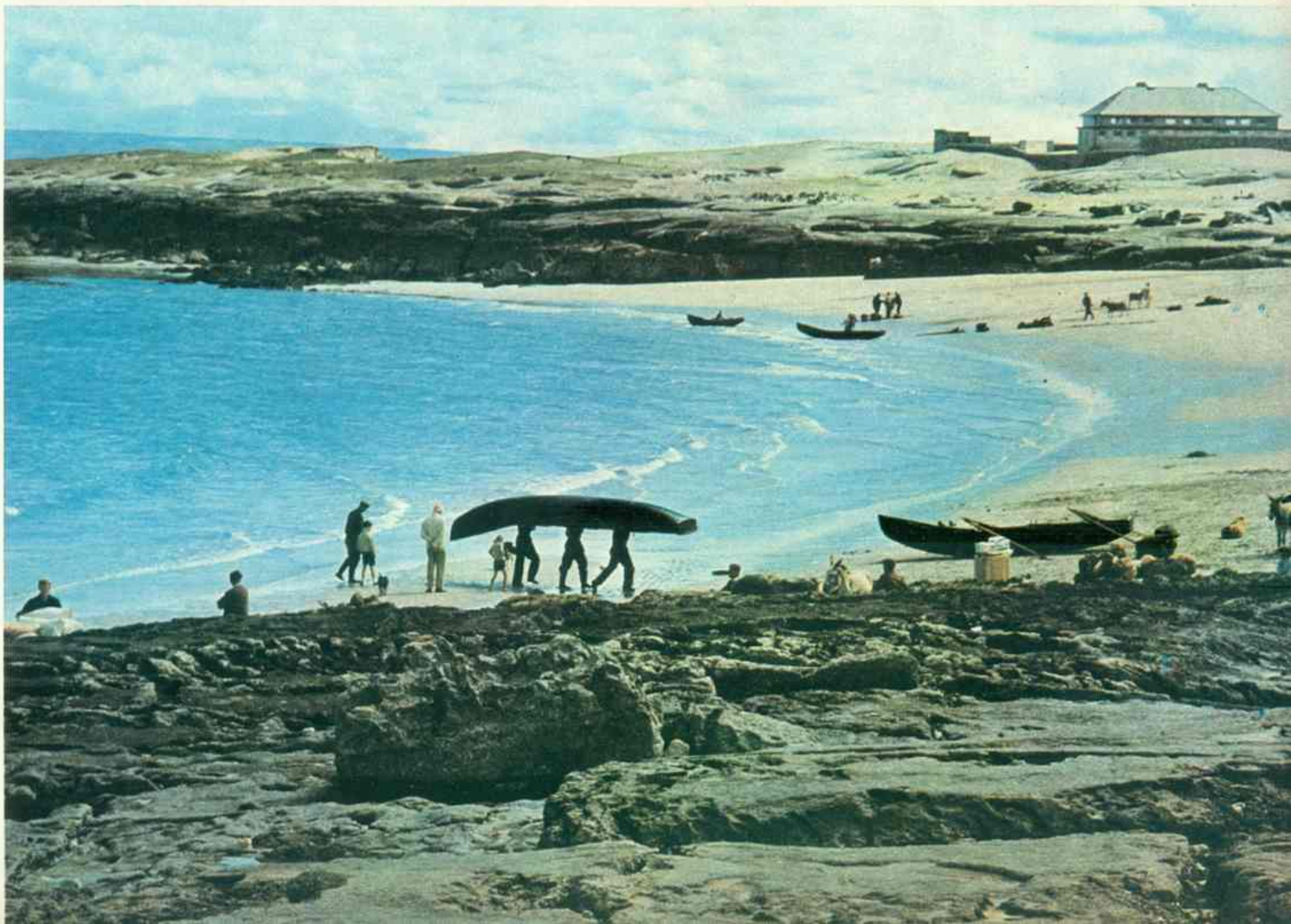
Las luchas por la independencia

En 1841, Irlanda contaba con más de ocho millones de habitantes, que en su mayor parte se nutrían casi exclusivamente de patatas. La enfermedad que atacó este cultivo en 1845-1846 causó una terrible hambre (un millón de muertos), cuyo recuerdo sigue todavía muy vivo en el

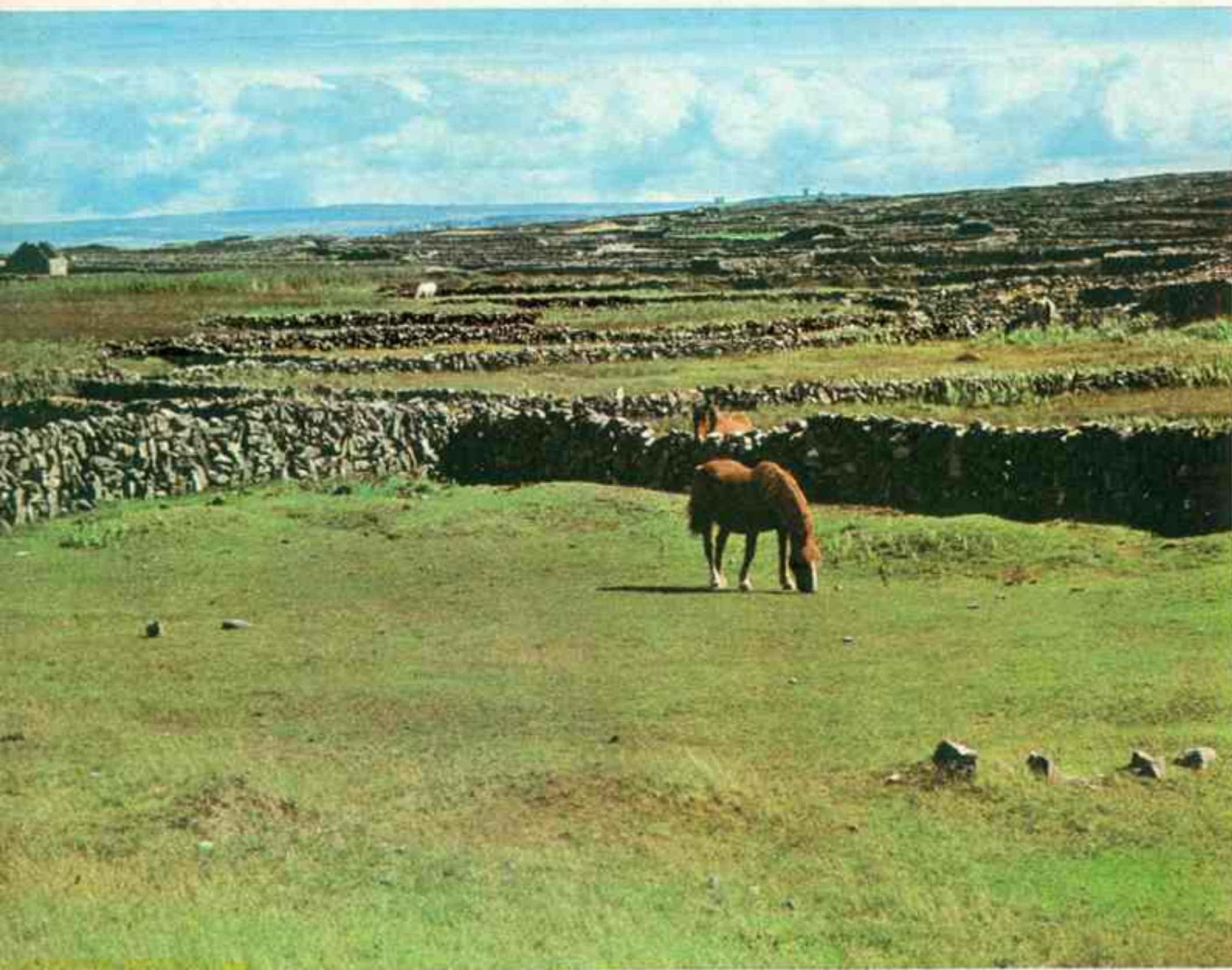
pueblo irlandés. Al hambre siguieron las "evicciones", es decir la expulsión de miles de campesinos por parte de los grandes propietarios. Estas dos calamidades provocaron un acusado flujo emigratorio, y la población de la isla disminuyó constantemente hasta 1931. En compensación, los descendientes de los emigrados irlandeses constituyen, en la actualidad, un elemento de gran importancia en la población de todos los territorios colonizados por los anglosajones. Los campesinos que permanecieron en Irlanda reaccionaron frente a las "evicciones" con una guerra agraria que obligó al Gobierno inglés a transferirles las tierras.

Una vez regulada la cuestión agraria, las antiguas reivindicaciones políticas tomaron nuevo vigor: Irlanda reclamaba el *Home Rule*, es decir la autonomía política. La reforma, votada en el Parlamento británico (1912), no fue aceptada por los protestantes del Ulster, que se opusieron a ella con todas sus fuerzas. Al estallar la primera Guerra Mundial, se suspendió la aplicación de dicho estatuto. La sublevación de Pascua de 1916, en Dublín, reprimida por la fuerza, avivó el sentimiento nacionalista, y en 1919-1920, toda Irlan-

Pescadores transportando un "curragh" en la isla de Inisheer (Aran). Se trata de una embarcación revestida con tela alquitranada que, a pesar de su tamaño, es muy ligera y puede ser trasladada fácilmente a hombros. La pesca constituye el único recurso de estas islas. (R. Crocellà)



Caballos pastando en el condado de Clare, en Irlanda occidental. En esta zona, el territorio predominantemente llano y el clima suave y húmedo favorecen el cultivo de forrajes, que alimentan una próspera ganadería. Los campos están separados por pequeños muros de piedra, según la antigua tradición local, o bien mediante setos espinosos, siguiendo la costumbre inglesa. (R. Crocellà)



Entre los monumentos más característicos del monaquismo irlandés figuran las grandes cruces de piedras esculpidas con motivos típicos del arte celta. La cruz cristiana de la fotografía es una de las más bellas de toda Irlanda; se encuentra, junto a la cruz de San Patricio, en Monasterboice, uno de los más antiguos centros monásticos de la isla. (R. Crocellà)

da, excepto los distritos protestantes del Ulster, cesó de reconocer al Gobierno británico. Tras algunas luchas bastante duras, el tratado del 6 de diciembre de 1921 proclamó el Estado libre de Irlanda, en régimen de *dominion* y con jurisdicción sobre 26 condados.

El nuevo Estado adoptó, en 1937, una constitución independiente, todavía en vigor, y en 1949 se proclamó la República de Irlanda, en la que el 93 % de los habitantes son católicos.

Irlanda del Norte, provincia inglesa, envía diputados propios al Parlamento de Westminster, que tiene autoridad en lo que concierne a defensa, relaciones exteriores, comercio y correos. Respecto a los asuntos internos — instrucción, problemas sociales, obras públicas, etc. —, la provincia cuenta con un Gobierno y un Parlamento que residen en Stormont Castle, junto a Belfast. Los dos tercios de la población son protestantes, y el resto lo componen católicos, que desean la unión con la República de Irlanda.

En las dos Irlandas, la unidad monetaria es la libra esterlina inglesa, pero se acuñan monedas y se imprimen billetes especiales de la República (*pound*). El inglés es la única lengua oficial de Irlanda

del Norte, y el inglés y el gaélico lo son de la República, donde el segundo se ha proclamado lengua nacional (las actas del Parlamento se publican en ambos idiomas). No obstante, el inglés sigue siendo de uso corriente.

Setos y hierba

La circunscripción territorial básica de Irlanda es el *townland*, división ínfima (148 hectáreas por término medio) que no tiene ninguna función administrativa, pero que es el elemento fundamental de la vida agraria del país. En algunos distritos, las alquerías están en su mayor parte agrupadas en pequeñas aldeas, a razón de una o dos por cada *townland*. A veces, las tierras cultivables o los prados de estas agrupaciones presentan aún la forma de *run-dale*, es decir de parcelas esparcidas a campo abierto. No obstante, desde hace dos siglos, los grandes propietarios han declarado la guerra a las aldeas y al *run-dale*, y han dividido las tierras en largas franjas paralelas, atribuyendo cada una de ellas a una alquería. De este modo, el asentamiento se ha configurado de forma dispersa, mientras que en los campos fragmentados se ha agrupado. Al proclamarse la república, se propugnó también la concentración, pero se ha renunciado a suprimir las aldeas. En general, las alquerías irlandesas suelen estar aisladas en medio de sus campos. Las propiedades más antiguas y amplias tienen un terreno compacto, no dividido en franjas. Los campos más antiguos están cercados por terraplenes, pequeños muros de piedras o setos de espino.

La hierba es el principal producto de la tierra irlandesa. Su desarrollo, favorecido por el clima suave y húmedo, no se detiene en invierno ni en verano. Los mejores terrenos se destinan a prados permanentes. Algunos de éstos no han sido labrados desde hace más de un siglo, y presentan aún las huellas de los relieves del terreno producidos por las últimas araduras de la época de la carestía o del bloqueo continental. Los terrenos menos fértiles se cultivan, de vez en cuando, con patatas y avena. Después de dos o tres años de cultivo, se siembra hierba y se destina la tierra a prado durante un largo período, a veces hasta de ocho años.

Las montañas y las turberas completan los recursos de muchas fincas irlandesas. Existe alguna oveja o alguna vaca en los pastos comunales de montaña, pero los últimos restos de la antigua trashumancia (*booleyng*) han desaparecido totalmente en nuestros días.

La turbera proporciona un combustible barato y en ocasiones hasta gratuito, usado habitualmente en la Irlanda rural, y también madera fósil.

IRLANDA DEL NORTE

Irlanda del Norte comprende tierras bajas (llanuras, cuencas y amplias depresiones) que, en su mayor parte, convergen hacia el Lough Neagh y están separadas por macizos montañosos. Las tierras bajas orientales están habitadas, sobre todo, por descendientes de los colonos anglicanos y presbiterianos, mientras que la vieja población católica irlandesa se ha conservado mejor en las cuencas occidentales y, en especial, en los *glens* (valles de fondo llano) de los montes Sperrin y de las montañas de Antrim.

Los recursos del campo

La cebada, las patatas, la avena y los productos de la ganadería (porcinos, bovinos, leche y huevos) constituyen los principales recursos de las 43.000 fincas rústicas de Irlanda del Norte. Sus casas, blanqueadas con cal, y sus setos ("setos protestantes") bien cortados son dos de las principales características de este paisaje irlandés. La rotación irlandesa típica se ha enriquecido desde hace siglos con el cultivo del lino, planta que sólo prospera

en el mismo terreno cada siete años, pero que se adapta bien a las pequeñas propiedades. Una tercera parte de los agricultores de Irlanda del Norte cultiva el lino, pero la superficie sembrada varía mucho de un año a otro.

Actualmente, la mecanización está muy avanzada, y el terreno agrícola se destina, sobre todo, al cultivo de forrajes para el ganado vacuno (cuyo producto se envía a los grandes núcleos industriales de Inglaterra y Escocia). Son importantes los cultivos delicados, como los plántales de patatas seleccionadas y las semillas de plantas forrajeras.

La vida urbana e industrial

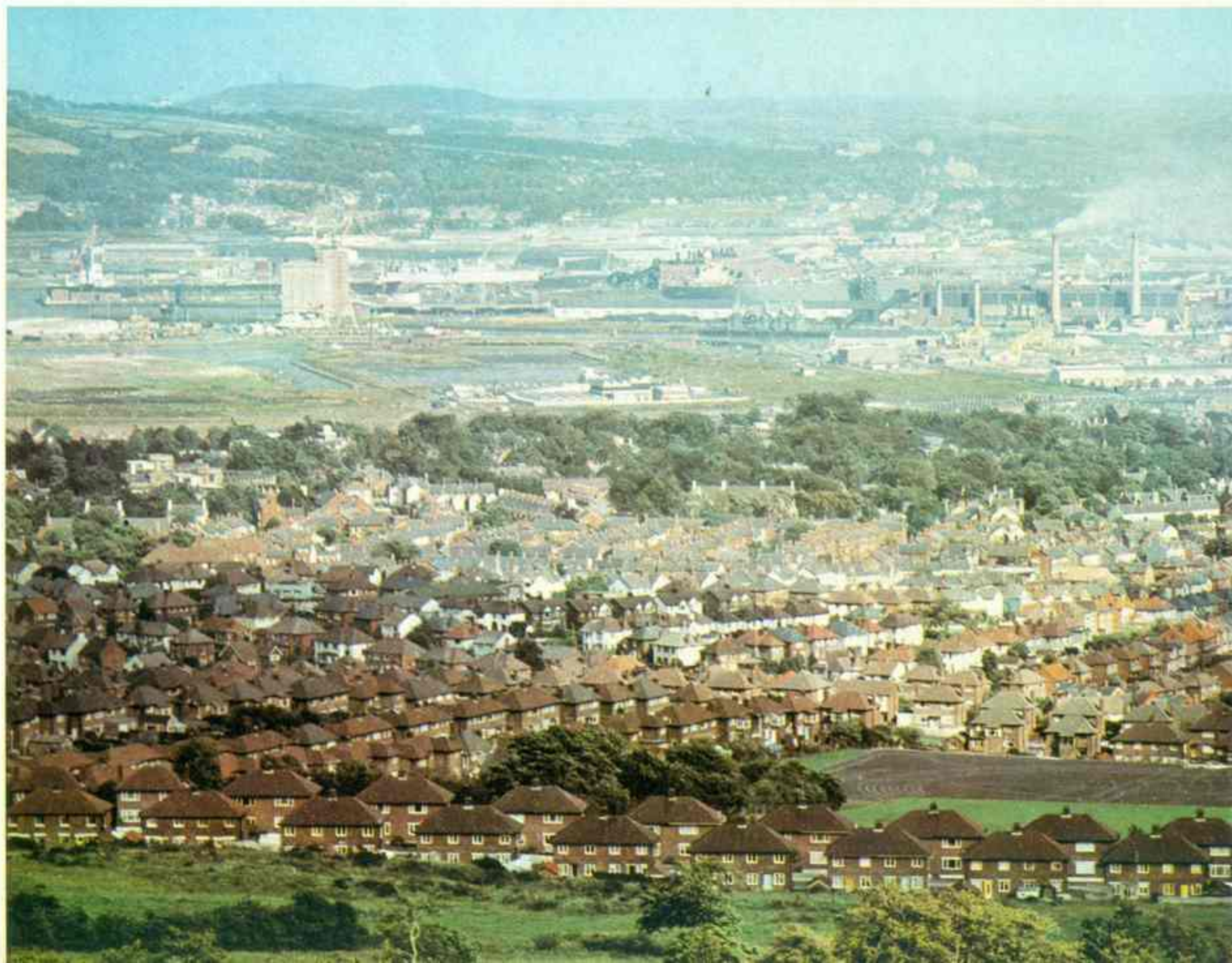
Las ciudades y las industrias sólo se han desarrollado en los últimos dos o tres siglos, pero revisten hoy una importancia considerable. Los colonos ingleses fundaron casi todas las ciudades actuales, a las que dieron una estructura geométrica alrededor de una plaza llamada *diamond*.

La manufactura del lino, impulsada por los hugonotes, prófugos tras la revo-

cación del edicto de Nantes, es actualmente la principal industria de provincias y anima varias pequeñas ciudades, pero debe importar una parte considerable de la materia prima. Los astilleros de Belfast, creados en el siglo XIX, ocupan el tercer puesto del Reino Unido, después de los de Clyde y Northumberland. Debido a que estas dos industrias especializadas están sujetas a crisis bastante graves, el Gobierno ha favorecido la introducción de nuevos sectores productivos (construcciones aeronáuticas, industrias químicas y alimentarias, y manufacturas de tabaco).

A lo largo de los canales de las llanuras situadas entre el Lough Neagh y el mar, surgen pequeñas ciudades con una población de 10.000 a 20.000 habitantes: Newry, Lurgan, Lisburn, Ballymena y Coleraine, sede de la nueva universidad del Ulster (1968).

La antigua localidad de Derry, en el estuario del Foyle, convertida en Londonderry desde que se confió su administración a las compañías de Londres, es una típica ciudad de la colonización, con su *diamond*, su catedral anglicana y su cuadrilátero de bastiones. Es también una ciudad industrial especializada en la confección de camisas, con extensos suburbios habitados, en gran parte, por obreros católicos procedentes de los condados vecinos. Posee asimismo un *college* universi-



La periferia y la zona industrial de Belfast, con el puerto. La capital de Irlanda del Norte es un importante centro industrial, sobre todo por sus astilleros, sus construcciones aeronáuticas, la elaboración del lino y la manufactura del tabaco. Nacida como un pueblo de pescadores situado en torno de un castillo construido en la época de la invasión anglonormanda (siglo XII), Belfast se desarrolló principalmente en el transcurso de los siglos XVIII y XIX, como consecuencia de la revolución industrial. (S.E.F.)



Un aspecto de Dublín, capital de la República de Irlanda, con el río Liffey y el palacio de la Aduana (el edificio con la cúpula verde). Situada en la desembocadura del Liffey en posición favorable para las comunicaciones, Dublín adquirió gran importancia comercial en el siglo XVIII por su excelente puerto. Hoy día es, además, un activo centro pesquero. (J. Allan Cash-Marka)

LA REPÚBLICA DE IRLANDA

La ganadería y la agricultura

La vida rural en el territorio de la República presenta formas muy distintas. Los condados occidentales han mantenido en sus *glens* y entre sus turberas algunos caracteres arcaicos, mientras que en las islas y en las penínsulas se han conservado la lengua gaélica y el más antiguo folklore. Estas zonas están siempre superpobladas y cuentan con propiedades a menudo minúsculas, en las que se cultivan con pala pequeños recuadros de patatas, con una técnica parecida a la de los montañeses de los Andes. Se produce también un poco de avena y se cría alguna oveja y alguna vaca en las montañas. Las aldeas y las largas hileras de predios divididos en franjas forman una especie de islas situadas entre las turberas pardas y negras. En el distrito de Rosses y en Connemara (al Oeste del condado de Galway), han sido utilizadas las tierras menos fértiles: las fincas están esparcidas entre los bloques

morrénicos, y las parcelas labradas con pala se insertan entre los peñascos. No obstante, las cabañas van siendo sustituidas poco a poco por casas blancas con techo de pizarra. El Estado irlandés ha favorecido mucho al Oeste, asignando predios en el interior de la isla para atenuar la superpoblación, concentrando parcelas a través de la Comisión de las Tierras, subvencionando la edificación de viviendas, construyendo carreteras en las turberas (*bog roads*), financiando la instalación de invernaderos, otorgando generosos subsidios a los desocupados y premiando a las familias que hablan gaélico. En los condados meridionales, la superpoblación se ha atenuado mucho y se ha organizado con bastante éxito, bajo la influencia del movimiento cooperativista de Munster, una economía basada en la producción de leche. Los habitantes de los condados septentrionales pueden vivir mejor gracias a la emigración temporal a Gran Bretaña. Connemara es, entre todas estas regiones,

tario. Es, con sus 55.100 habitantes, la segunda ciudad de Irlanda del Norte.

Belfast (390.700 hab.), capital industrial y comercial desde hace mucho tiempo, es la capital política desde 1920 y, cada vez más, la intelectual (universidad muy activa, grupo teatral). Solamente le falta la función religiosa, puesto que las dos sedes primaciales (católica y anglicana) de toda Irlanda siguen en Armagh. No obstante, Belfast puede reivindicar el título de capital del presbiterianismo irlandés.

La ciudad, nacida en el estuario del río Lagan, se desarrolló en torno a un castillo edificado en el siglo XII por orden de John de Courcy, y se extiende por las terrazas bajas hasta los pies de los escarpados barrancos basálticos de Antrim. El fondo del estuario ha sido excavado para crear un puerto moderno. No existen monumentos antiguos: el centro, con sus grandiosos edificios públicos, tiene un carácter victoriano bastante pronunciado. Los limpios suburbios obreros se suceden con interminable monotonía. En las afueras, las pequeñas ciudades del Belfast Lough y de las costas vecinas se han convertido en anejos residenciales o veraniegos de la capital: Carrickfergus (10.200 hab.), Bangor (28.840 hab.) y, más al Norte, Larne (12.200 hab.), puerto de pasajeros en comunicación con Escocia.

La población de Irlanda del Norte disminuyó después de la carestía, pero desde 1891 aumenta con regularidad. Actualmente alcanza 1.484.775 habitantes.

el distrito más pobre y primitivo de Irlanda.

Entre la parte occidental del Munster y la frontera con Irlanda del Norte, se extiende una zona de fincas ligeramente mayores (de 12 a 20 hectáreas por término medio). En el Munster y en la parte septentrional de las provincias de Connaught y Leinster, las fincas obtienen sus ganancias de la venta de la leche a las *creameries*, o lecherías cooperativas. En la mayor parte de Connaught, la actividad principal es la ganadería. Estas regiones ya no conservan la lengua gaélica, pero, en ciertos aspectos, siguen siendo extraordinariamente arcaicas. Las aldeas se esconden lejos de las carreteras, en los flancos de un *drumlin* o en las cercanías de un lago, y largos senderos flanqueados por muros bajos, los *boreens*, conducen a las fincas aisladas. Una economía basada en una ganadería poco intensiva no es muy rentable para haciendas de estas dimensiones, y la despoblación aumenta cada

vez más. No obstante, uno de los distritos más pobres, el de Ox Mountains, se ha enriquecido recientemente con la introducción de viveros de plántulas de patatas. El Estado, gracias a la intensa labor de la Compañía azucarera nacional (*Comhlucht Suiuicrenah' Éireann*), ha logrado implantar la remolacha en Connaught y en Munster.

La parte oriental de la isla posee haciendas cuya superficie media oscila, según los distritos, entre las 20 y las 40 hectáreas. Las de mayor extensión (100 hectáreas y más) y riqueza se encuentran en los condados de Meath, Dublín y Kildare, al Este de la llanura central, y se dedican a la producción de carne. Los lechales comprados en las ferias del Oeste son engordados y se exportan a Inglaterra y al continente. Vastos prados, de contornos casi geométricos, cubren la llanura, mientras los edificios de las haciendas, a menudo lujosos, se ocultan detrás de bosques. Los numerosos *demesnes* o parques, situados alrededor de las antiguas residencias aristocráticas, contribuyen a dar a estas comarcas de Irlanda cierta semejanza con los valles ricos en forrajes y en ganado de Inglaterra central. No obstante, existen algunas variedades regionales: el condado de Kildare era célebre por la cría de caballos de carreras, y en el extremo sudoriental, donde subsisten algunas aldeas agrícolas de origen feudal, se cultiva un poco de trigo y de cebada destinada a la fabricación de cerveza. Estas prósperas zonas rurales no sufren una gran despoblación. Las dimensiones de las haciendas están especialmente adaptadas para practicar una economía forraje-

ra. Pero a pesar de ello, la agricultura sigue siendo extensiva.

Recientemente, se han realizado grandes esfuerzos para perfeccionar la agricultura irlandesa y aumentar la producción de las pequeñas fincas. Se han desarrollado localmente algunos cultivos de legumbres, en especial por iniciativa de la Compañía azucarera, que extiende su actividad a varias industrias alimentarias y que ha efectuado interesantes experiencias de aprovechamiento de las turberas. Sin embargo, se tiende, sobre todo, a mejorar los cultivos forrajeros y la calidad del ganado. Gracias a una vigorosa campaña anti-tuberculosa, se ha logrado eliminar la tuberculosis bovina en 20 de los 26 condados. También se tiende a difundir el engorde artificial. La comercialización de los productos va asimismo modernizándose (las ferias han sido sustituidas por mercados de subasta) y se va desarrollando la preparación y la exportación de carne en conserva. Pero es necesario admitir que estas nuevas tendencias no se han impuesto todavía totalmente sobre las actividades tradicionales.

La pesca marítima es poco activa. La organización estatal « Instituto de Pesca marítima » (*An Bord Iascaigh Mara*) intenta ayudar a los pescadores, sobre todo financiando la construcción de buques modernos. En las aguas internas, se practica la pesca de agua dulce.

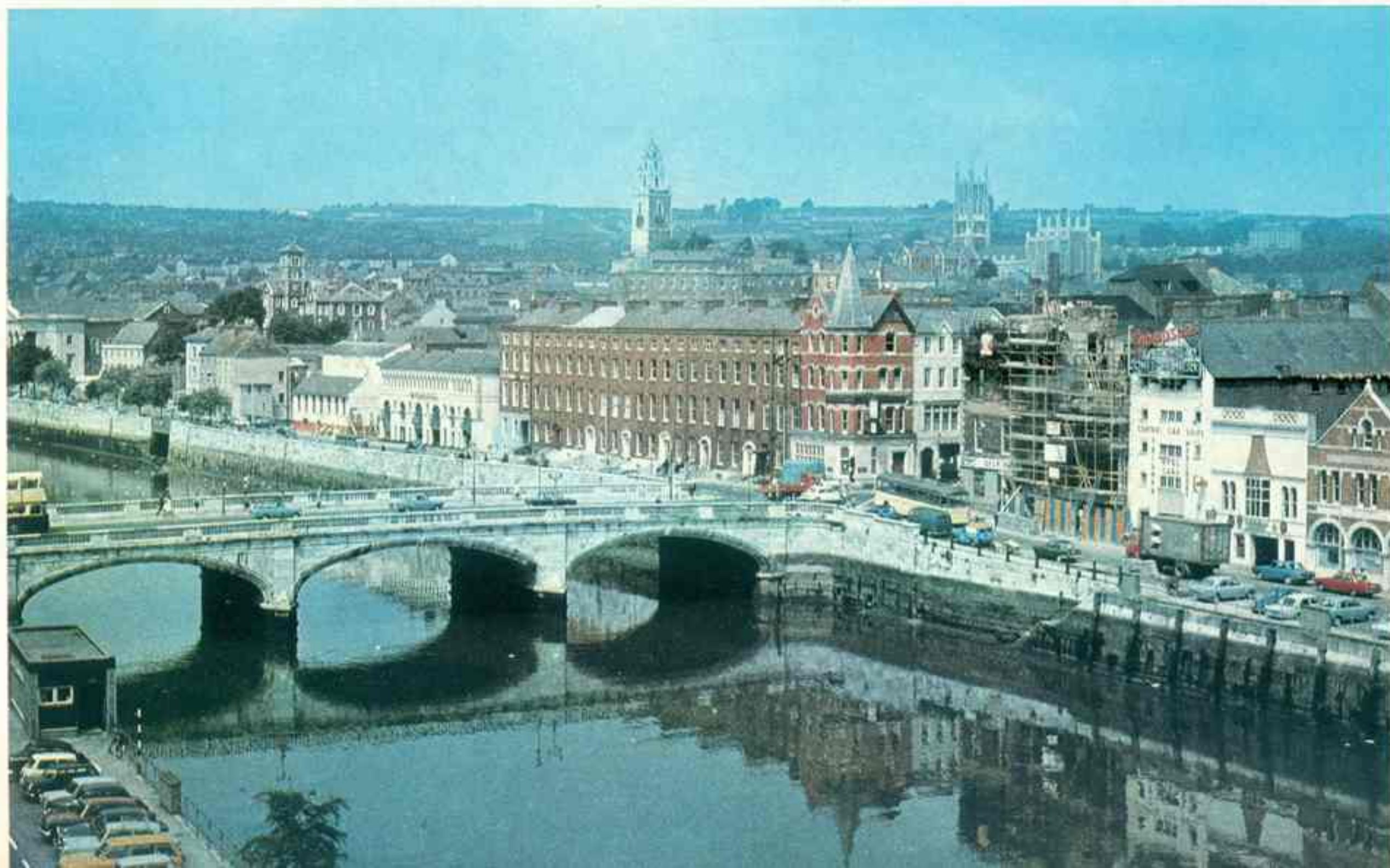
La vida industrial

El territorio de la República no tiene, al contrario que Irlanda del Norte, una tradición industrial intensa y activa, pero el Gobierno, sobre todo después de 1932,

ha realizado un esfuerzo bastante considerable para industrializar el país. La compañía nacional *Electricity Authority* construye centrales hidroeléctricas (presas del Shannon, del Liffey, del Lee y del Erne, esta última en colaboración con Irlanda del Norte) y multiplica las térmicas alimentadas con turba, junto a los grandes *bogs* de Leinster. La turba es proporcionada por el *Bord na Mona*, Instituto Nacional de la Turba.

A partir del año 1958, se dieron nuevas directrices a la política de industrialización. El Gobierno concede considerables ventajas, sobre todo fiscales, a fin de atraer el mayor número posible de capitales extranjeros, debido a que las fábricas nuevas deben producir principalmente de cara a la exportación. Y según parece, la iniciativa gubernamental ha tenido un total y franco éxito, pues un gran número de firmas suecas, holandesas, francesas, japonesas y, sobre todo, alemanas, han respondido a este llamamiento.

No obstante, la industrialización no siempre ha logrado detener la lenta decadencia de las pequeñas ciudades del Oeste y de la llanura central. Estas ciudades, creaciones artificiales de los grandes propietarios del siglo XVIII, conservan, sobre todo, la función de mercados rurales y de ferias. Las ciudades de mediano tamaño, por el contrario, muestran todas ellas un notable desarrollo y son, generalmente, antiguos puertos situados en el punto de unión de regiones muy distintas. Galway (en irlandés *An Ghaillimh*, 24.600 hab.), situada en la desembocadura de la llanura central, es un mercado activo y un importante centro turístico, y posee, además, un *college* universitario. Limerick



El río Lee y el Saint Patrick's Bridge, en Cork, segunda ciudad de la República de Irlanda y capital del condado del mismo nombre. Antiguo centro cultural y religioso gaélico, fue invadida primero por los daneses (siglos IX y X) y después por los ingleses (siglo XII), pero sus habitantes supieron conservar siempre una independencia efectiva. (S.E.F.)

El antiguo Parlamento de Dublín, construido en la primera mitad del siglo XVIII, y actualmente sede del Banco de Irlanda. El edificio, obra del arquitecto James Gandon, que dio a la ciudad un característico sello neoclásico, es uno de los más impresionantes monumentos de la capital irlandesa. Dublín cuenta con muchos parques y con grandes avenidas que le confieren un hermoso aspecto. (R. Crocellà)



(Luimneach, 55.910 hab.), en el vértice del estuario del Shannon, se beneficia del vecino aeropuerto intercontinental de Shannon. Waterford (Port Láirge, 29.840 hab.) se va desarrollando gracias a diversas industrias, sobre todo alimentarias, y a las vidrierías, que han recibido un nuevo impulso. Cork (Corcaigh, con un núcleo urbano de 122.150 hab.) no es propiamente una ciudad de mediano tamaño,

aunque tampoco puede considerarse una gran urbe. Capital del Munster y gran mercado regional, tiene un activo puerto y una excelente rada en la que se halla el antepuerto de Cobh, que sirve de escala a los transatlánticos. Las industrias más notables son las alimentarias, las textiles, las mecánicas y las de construcciones navales. Se está desarrollando también una pequeña industria siderúrgica. La ciudad posee un *college* universitario, con una importante escuela agraria.

Dublín concentra la vida urbana

Sin embargo, la vida urbana de la República se concentra, sobre todo, en Dublín (Baile Átha Cliath, 568.770 hab.; 650.150 con la aglomeración), la capital histórica, política e intelectual del país, con dos universidades y numerosas sociedades culturales. Fundada durante la ocupación de la isla por los noruegos (841), Dublín pasó después a ser dominio danés, hasta 1171, en que la sometió el rey inglés Enrique II. Desde entonces, fue el centro más activo del comercio con Inglaterra. Sin embargo, sólo en el siglo XVIII Dublín se transformó en una gran ciudad con los caracteres de capital. Es, además, la principal escala marítima, con un puerto de pasajeros en Dún Laoghaire y otro de pesca en Howth. Numerosas líneas aéreas la unen con las mayores ciudades inglesas, con Amsterdam y con París. Sus monumentos, su costa y sus "montañas"

la convierten asimismo en un importante centro turístico. Sin embargo, Dublín también se está transformando en una capital industrial, donde las nuevas industrias (abonos fosfáticos, calzado, destilerías, cerveza, tabacos) han encontrado, mucho más que en los pueblos del interior, un ambiente favorable para su desarrollo. En el condado de Dublín y en los distritos vecinos, está naciendo una auténtica región industrial.

Las activas villas de Drogheda (Droichead Átha, 16.800 hab., fábricas de cemento) y de Dundalk (Dún Dealgan, 21.228 hab., talleres ferroviarios) hacen de puente entre la zona de Dublín y la extensa región industrial de Irlanda del Norte.

La región de Dublín es la única de la República cuya población crece sustancialmente, y este incremento ha logrado equilibrar en los últimos tiempos las pérdidas de las otras regiones. Por primera vez después de la carestía, se observa un aumento de población en el territorio de la República (total: 2.884.000 hab.).

En la mayor parte de los condados, la población decrece con lentitud a causa de la emigración, que es bastante importante. Si bien la natalidad y la mortalidad han descendido mucho desde comienzos de siglo, aún predominan los nacimientos. Uno de los problemas más graves planteados consiste en encontrar trabajo en el país para el excedente de mano de obra, y disminuir así la emigración. La actual política industrializadora ha detenido el despoblamiento, pero no ha conseguido reducir la emigración.

Otro problema grave es la balanza de pagos. La balanza comercial ha sido siempre ampliamente deficitaria a partir de la segunda Guerra Mundial. Las exportaciones invisibles, como los intereses de los capitales colocados en Gran Bretaña, las remesas de dinero de los emigrantes y el turismo neutralizan el déficit. El turismo, especialmente, tiene la posibilidad de desarrollarse aún más, puesto que ofrece al visitante no sólo el interés histórico y artístico de muchas ciudades, sino también un fascinante paisaje natural de rara sugestión, y el atractivo de un folklore en el que revive el espíritu gaélico del pueblo irlandés.

BIBLIOGRAFÍA

Evans, E.E.: *Irish Heritage, the Landscape, the People and their Work*. Dundalk, 1949. - Mason, T.: *The Island of Ireland*, Londres, 1950. - Freeman, T.W.: *Ireland*, Londres, 1950. - Rivoallan, A.: *L'Irlande*, París, 1954. - Reefay, A.: *Introduction aux paysages physiques et humains de l'Irlande*, en « *Annales de Géographie* », n. 40, París, 1966. - *Statistical Abstract of Ireland*, Dublín, 1964. - *The Statesman's Year Book*, 1970, 1971, Londres, 1970.



PLANO DE DUBLÍN. El núcleo primitivo de la ciudad se formó en la orilla meridional del río Liffey. Su desarrollo se inició en el siglo XVII, bajo Carlos II, de acuerdo con una estructura urbanística típica, con las calles principales dispuestas en círculos concéntricos cortados por el río.

Francia

Si Europa no es más que una península asiática, Francia puede considerarse su *finis terrae*. En efecto, a pesar de que las Islas Británicas y España se hallan bastante más al Oeste, Francia es la única nación europea que está rodeada por tres de los sistemas marítimos que bañan Europa: en efecto, tiene el océano Atlántico al Oeste, el Mediterráneo al Sur, y, al Norte, los otros "mediterráneos", es decir, los pequeños mares casi cerrados de la Mancha y del Norte.

Así, pues, Francia es el único país europeo que posee tres fachadas marítimas, por lo que se la conoce como "el país con tres ventanas al mar". Gran Bretaña y España no tienen más que dos de esas fachadas: la mayor parte de los otros países, una solamente, y el resto ninguna. Un francés, cualquiera que sea su región de origen, se siente cerca del mar, pero, al mismo tiempo — y esa es una de sus más constantes características — se halla muy firmemente vinculado al continente.

Situación y aspecto físico

Las tres fachadas marítimas

Francia debe mucho a cada una de estas fachadas. La del Mediterráneo le ha proporcionado el contacto con una de las fosas marinas más singulares del globo: un mar orientado de Este a Oeste, cuando la mayoría de las masas líquidas están dispuestas de Norte a Sur. Un mar que no se halla solamente "entre tierras", co-



La Costa Azul en Saint-Raphaël, en Provenza. El litoral de esta región presenta gran variedad de aspectos. Las más de las veces, las costas son altas y escarpadas, pero en ocasiones se abren en bahías y pequeños golfos de sugestiva belleza. Entre Saint-Raphaël y Cannes, el litoral está formado por las pendientes del macizo del Estérel, que domina el Mediterráneo con pintorescas peñas de pálido rojizo. En este tramo, se suceden las estaciones balnearias, y tierra adentro se extienden tupidos bosques de pinos marítimos, robles y castaños. (Archivo Rizzoli)

mo indica su nombre, sino más bien "entre montes". En efecto, a su alrededor se encuentran las montañas más altas de Europa: los Alpes, los Pirineos, la Sierra Nevada, los Rodopes, los Apeninos, etc. Es un mar cerrado, donde los relieves determinan diversos climas e influyen incluso en los fenómenos atmosféricos.

El Mediterráneo es el único mar que, con razón, ha dado su nombre a un clima, el clima "mediterráneo", cuyas características esenciales son bien conocidas: temperatura suave, luminosidad, vientos variables, sequía en la estación calurosa, lluvias más bien escasas, distribuidas sobre todo en la estación fría y, por lo tanto, poco provechosas. Tales condiciones climáticas han producido una vegetación especial, apropiada a la sequedad y con escasas variaciones, como por ejemplo ár-

boles de hojas siempre verdes recubiertas de una pátina de cera.

Francia está incluida, en su parte meridional, en el paisaje mediterráneo, siendo precisamente en Francia donde dicho paisaje se extiende más hacia el Norte. El olivo crece hasta más allá de Nyons, la encina llega muy cerca de Lyon y el espliego se encuentra en pleno macizo de Pelvoux. Esta extensión de las características de la zona del Mediterráneo se explica por el hecho de que este mar, siempre cerrado en otras partes, dispone de grandes espacios abiertos en el territorio francés: en efecto, el valle del Ródano permite una fácil comunicación con la Europa septentrional a través de los puertos que no superan nunca los 300 metros de altura. Los pasos del Languedoc son más bajos todavía (110 metros en Nau-

rouze) hacia el Atlántico. No existen otras costas en el Mediterráneo tan favorables, ni la desembocadura del Ebro en la Península Ibérica, ni las del golfo de Génova ni la parte más meridional del Adriático. Así Francia, además de tener una ventana al Mediterráneo posee también las mejores vertientes hacia este mar.

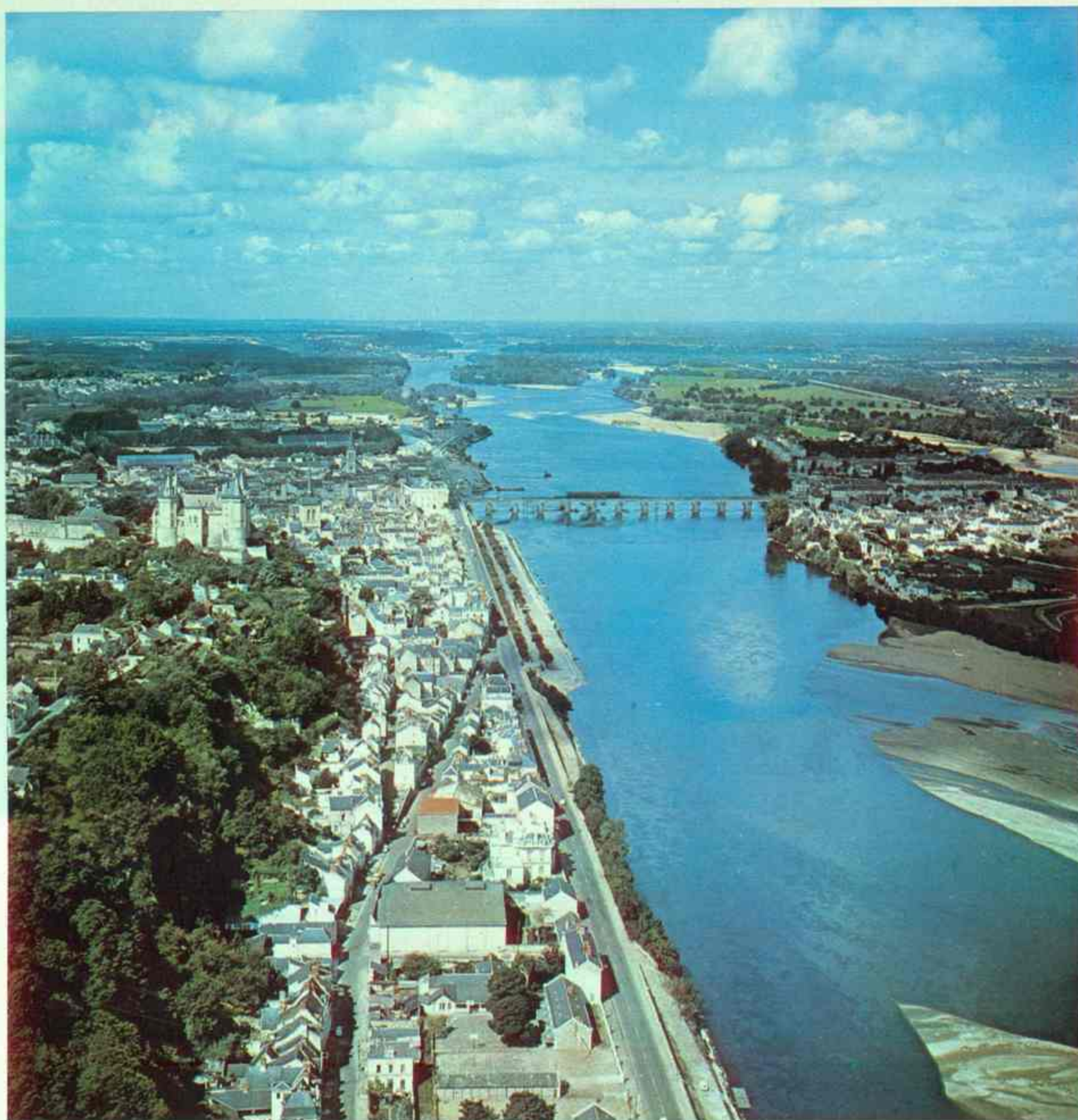
Gracias al Mediterráneo — una de las cunas de nuestra civilización — Francia tuvo sus primeras ciudades y sus primeros puertos, sus primeras grandes vías de comunicación (romanas) y muchos otros elementos que contribuyeron a la formación de su lengua y de su cultura.

Sin embargo, no puede decirse que la influencia mediterránea sea preponderante. Las otras fachadas marítimas han proporcionado al país unas ventajas igualmente importantes. Al Norte, la Mancha y el mar del Norte — que de mediterráneos no tienen más que el hecho de hallarse encerrados entre tierras — son mares secundarios extendidos sobre el zócalo continental y con profundidades no muy superiores a los 200 m; mares recientes que, geológicamente, son simples prolongaciones inestables de la masa oceánica. No obstante, su importancia es notable; desde el punto de vista físico estos mares han facilitado la penetración de las aguas templadas del Atlántico hasta las costas francesas, contribuyendo a la formación del clima suave y húmedo que hace de la Europa del Noroeste un curioso golfo de clima templado. Para calibrar la importancia de esta anomalía térmica, hay que recordar que en la orilla opuesta del océano Atlántico, en Montreal (Canadá), ciudad situada a la misma latitud que Burdeos, el río San Lorenzo permanece helado durante cuatro meses al año y, en cambio, en poquísimas ocasiones, sólo una vez cada siglo, el Garona transporta bloques de hielo, y desde luego nunca llega a helarse del todo. Además, este golfo térmico del Nordeste es también húmedo a causa de la constante nubosidad arrastrada por los vientos del Sudeste. Estas condiciones climáticas son especialmente favorables para la vegetación, por lo que la fachada septentrional, templada y húmeda, es una zona verde formada por prados y bosques.

Por otra parte, la Mancha y el mar del Norte han favorecido las comunicaciones y, en consecuencia, los contactos humanos. A partir de la Edad Media se desarrolló el comercio en sus orillas y se fueron multiplicando los centros portuarios: Rotterdam, Amberes, Dunkerque, Calais, Boulogne, El Havre, Rouen, Cherburgo, Londres, Southampton, etc. Todo ello ha contribuido notablemente a reforzar la vida económica de Francia, permitiéndole participar en las más modernas corrientes de la actividad industrial y comercial.



Vista de la costa acantilada francesa en Étretat. El vasto rellano apenas ondulado de la región de Caux (Normandía) termina en la Mancha en altos acantilados de creta. Este tipo de costa es el resultado de la labor de sedimentación efectuada por el mar que, durante el período cretáceo, invadió la depresión correspondiente a la cuenca de París. La subsiguiente erosión de las aguas ha disgregado algunas rocas, menos resistentes, dando lugar a la formación de curvas, puntas y amplios arcos costeros. (A. Perceval)



El Loira en Saumur, en el Anjou. A la izquierda, el castillo del siglo XIV. Este río, el más largo de Francia (1012 km), forma parte del complejo de cursos fluviales que desembocan en el Atlántico (Sena, Soma, Mosela, Mosa), todos los cuales presentan escasas oscilaciones de caudal, y resultan fácilmente comunicables entre sí. El Loira, que nace en el monte Gerbier-de-Jonc, se utilizaba antaño para la navegación entre la cuenca de París y la Francia sudoriental, por lo que recibía el nombre de "vía regia". Tras el advenimiento del ferrocarril, perdió su importancia para la navegación, y al no poder emplearse para la obtención de fuerza motriz, no ha contribuido al desarrollo económico de la región que atraviesa. El valle del Loira, en cambio, tiene gran importancia turística por los espléndidos castillos que surgieron en él en los siglos XV y XVI. (Beaujard-Cedri-Titus)

La última ventana marítima y la más extensa es la del Atlántico, la cual ha representado durante mucho tiempo, para Francia, la frontera de la aventura, de los descubrimientos marítimos y de la pesca de altura. Algunos de sus puertos, surgidos durante la Edad Moderna, adquirieron una rápida prosperidad, como Lorient, Nantes, La Rochelle, etc.

Gran variedad de costas

Los 2700 km de costas francesas ofrecen una gran variedad. Playas arenosas o altos acantilados bordean el mar del Norte

y La Mancha, rías profundas inciden el antiguo zócalo bretón y puntas de rocas duras se adentran audazmente en el mar, entre la península de Contentin y la desembocadura del Loira. Miles de dunas se extienden al Sur de la Gironda, dando a las costas de las Landas un aspecto casi rectilíneo; otra vez arenas, cordones litorales, lagunas, aluviones sedentarios o móviles orlan el litoral del Languedoc y el delta del Ródano, en tanto que las montañas terminan en el mar, lo mismo en el Atlántico que en el Mediterráneo, formando acantilados. Todas estas franjas costeras tan distintas se complementan

por las de las islas, algunas de las cuales no se distinguen sobre el oleaje: así, las de Bréat, Batz, Sein, están casi al nivel del mar; Quessant, con una altura de 30 a 50 m es la más elevada de las islas occidentales; Belle-Île, Yeu y la parte septentrional de Noirmoutier son muy parecidas a la Bretaña por su tierra oscura y sus orillas, mientras que el resto de Noirmoutier, Ré y Oléron, Aix y Madame prolongan en el mar los perfiles monótonos y los colores claros de Aunis y Saintonge. Todas estas islas, lo mismo que las Hyères en el Mediterráneo, se hallan cerca de las costas continentales. Solamente Córcega

En el macizo volcánico de Cantal, en Auvernia, los glaciares de circo cuaternarios moldearon abruptas crestas y profundos valles. Las zonas más altas se aprovechan para pastos estivales, ya que la ganadería representa el principal recurso de la región. El Cantal forma parte del vasto complejo del Macizo Central, el núcleo hidrográfico más importante de Francia, llamado por los geógrafos "château d'eau" (castillo de agua) porque alimenta la mayor parte de los ríos del país. (Beaujard-Cedri-Titus)



está situada a 170 km del continente; las amplias bahías de los golfos de Ajaccio, Calvi y Sagona, el curioso cabo Corso, los estratos blancos y regulares de Bonifacio y hasta la misma altura de la isla (2710 m en el monte Cinto) demuestran que ésta debió ser mucho mayor antes de ser cubierta en parte por el mar.

Las fronteras continentales

La frontera continental más larga es la del Nordeste, que la separa de Bélgica, siguiendo el cauce de los ríos Oise, Sambre y Mosa. ¿Cuántas invasiones y cuántos ejércitos han cruzado este límite! Un segundo acceso, más estrecho, se halla entre

los Vosgos y el Jura: se le conoce también como la "puerta Burgundica" o "de Alsacia" y comunica los dos grandes valles del Rin y del Ródano en un punto donde las fuentes del Danubio, el río que abre el camino hacia las estepas de Oriente, se hallan a menos de 100 km de distancia.

La tercera frontera continental presenta unas comunicaciones más difíciles: es la del Sur, con la Península Ibérica. Los Pirineos, evidentemente, son de difícil acceso, lo cual no impide que las localidades fronterizas estén situadas en la misma línea divisoria, los vascos al Oeste y los catalanes al Este, y que los contactos entre las dos vertientes no se hayan interrumpido nunca en el transcurso de los si-

glos, tal como ha sucedido, gracias a los numerosos puertos, a lo largo de la frontera de los Alpes, que constituyen también una elevada barrera montañosa.

Las fronteras continentales han tenido en Francia la misma importancia que las marítimas, cuya longitud, por cierto, es casi igual en ambas.

Clima y vegetación

No existe un clima francés propiamente dicho, sino más bien una diversidad de climas. A veces las áreas ciclónicas deprimidas, de origen atlántico, invaden Francia con sus correspondientes precipitaciones; otras veces, las masas anticiclónicas continentales llegan hasta la Península Ibérica; otras, las corrientes mediterráneas introducen influencias saharianas. Hay que considerar, además, las zonas climáticas particulares constituidas por las altas montañas con sus diversas vertientes.

En el transcurso de las más recientes eras geológicas se sucedieron muchas evoluciones climáticas, cuyos efectos pueden apreciarse todavía en los paisajes actuales. La ocupación forestal de Francia es bastante reciente y se extendió después de las últimas épocas glaciales, con especies que cada vez eran de tipo más meridional a medida que aumentaba la temperatura posglacial.

El territorio francés, en su mayor parte, corresponde a la Europa forestal occidental. Los claros debían ser de poca extensión, tanto en las tierras recubiertas de loess, como en los terrenos muy húmedos que se extendían a lo largo de las zonas pantanosas del litoral y en las altiplanicies mal avenadas. En las zonas sudoccidentales y occidentales predominan las encinas; la región de París y sus mesetas están cubiertas de hayas y en las montañas crecen las plantas resinosas, pinos y abetos. El Mediterráneo conserva sus bosques de olmos y alcornoques, con matorrales espesos y olorosos o sin ellos. Naturalmente, hay las inevitables excepciones, por ejemplo, en plena región mediterránea el macizo de Sainte-Baume está cubierto de hayas; en los Alpes, entre los áridos bosques del Sur y las grandes zonas arbóreas del Norte, se halla una zona en la que crece una planta resinosa típica de las montañas áridas y soleadas, el alerce, que cubre las regiones de Briançon y del alto Champsaur.

El paisaje y la agricultura

Pero las variaciones más importantes que se produjeron en este paisaje fueron obra del hombre, que empezó a labrar los campos aproximadamente en la época en que se estaba completando la invasión forestal de la época posglacial. Se cultiva-



ron los claros que se produjeron al quemar periódicamente sectores de bosque, lo cual proporcionaba el primer abono para las cosechas. Y así, los bosques, además de proporcionar la leña para construcciones y otros usos, fueron, en muchos casos, el punto de partida de la colonización agrícola.

En ocasiones el hombre conquistó individualmente el bosque, haciendo su propio campo, como los francocanadienses "hacían la tierra" derribando árboles. La mayoría de las veces se instaló más o menos solo: los campos, fincas y granjas se hallan diseminados por la campiña y son raras las aglomeraciones en pueblos. Este sistema se siguió sobre todo en las zonas occidentales, más húmedas y más favorables para el crecimiento de los árboles, al menos de los latifolios: así, pues, estas regiones (Bretaña, Vendée) han llegado a ser paradójicamente las menos boscosas de Francia. Sin embargo, los árboles no se eliminaban, sino que se conservaban o se disponían en hileras más o menos largas alrededor de los campos, adquiriendo

con ello una nueva función de cercado. Y estas regiones casi desprovistas de bosques son, no obstante, las más ricas en árboles. Las especies típicamente forestales fueron quizá sustituidas para servir de seto por especies campestres: olmos y arces prevalecieron sobre las hayas, pero las encinas y los fresnos abundan todavía.

En las regiones orientales, Borgoña, Lorena, etc., se siguió un método completamente distinto. La ocupación no fue individual, sino por grupos, con la apertura de claros muy extensos alrededor del lugar habitado por la comunidad: las casas solían reunirse en pueblos y los campos eran periféricos y dispuestos en franjas, sin estar rodeados de árboles ni de setos con el fin de facilitar el trabajo, que a menudo se efectúa en común. El bosque, en estos casos, ha sido confinado en los márgenes donde ocupa todavía amplios espacios: regiones sin hileras de árboles pero ricas en bosques.

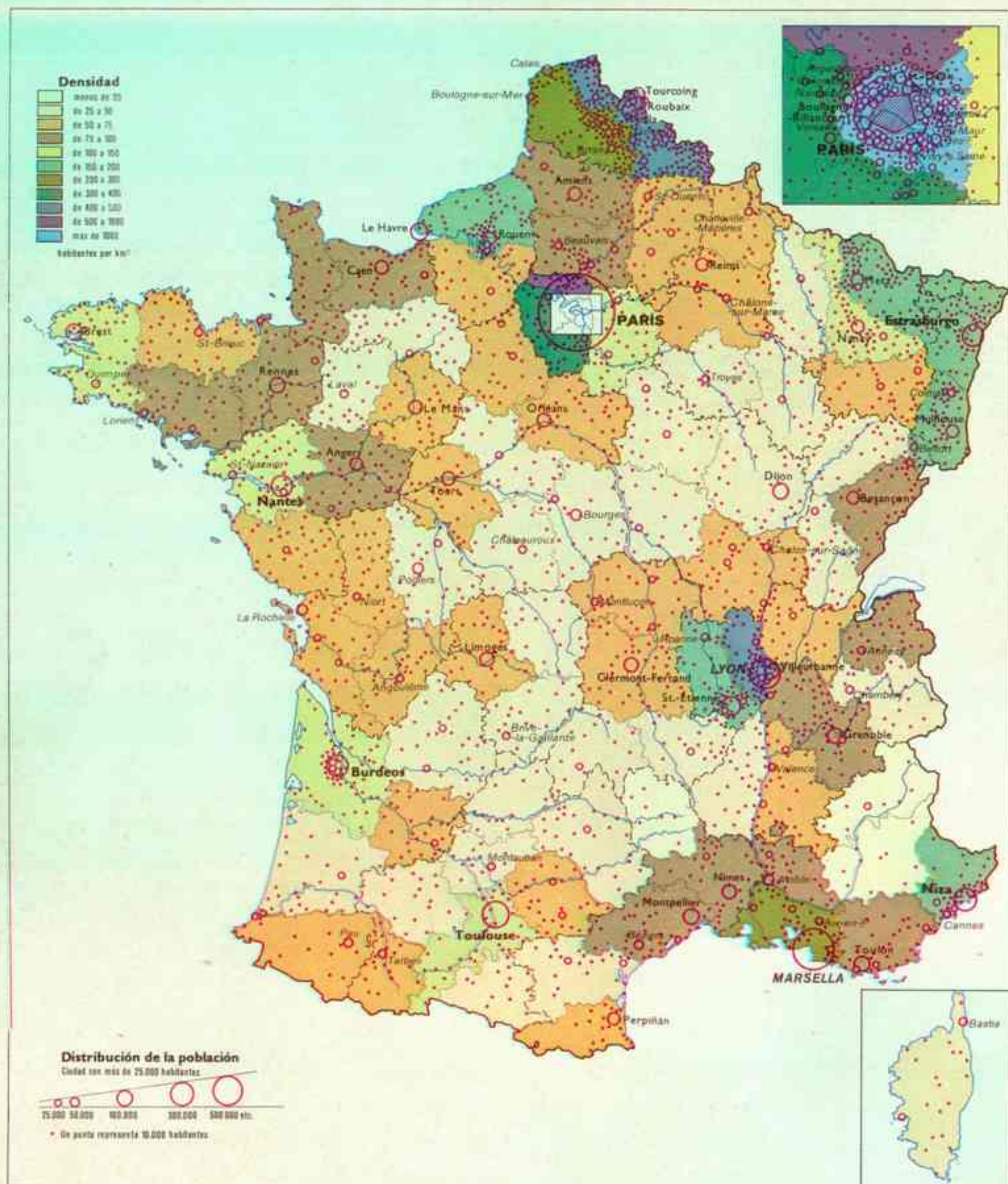
Es difícil establecer una delimitación entre estos dos sistemas de aprovechar el bosque: ha habido, desde luego, muchas

mezclas e intercambios entre uno y otro. Por otra parte, existen todavía otros paisajes rurales diferentes: en la zona sudoccidental, en el mediodía mediterráneo y en las diversas zonas montañosas. La política del hombre respecto al árbol ha presentado muchas variantes en Francia: en algunas regiones ha sido más arboricultor que cultivador. En las regiones mediterráneas, el lugar preferente corresponde a los olivos y, últimamente, a los agrios; en el Delfinado, los campos están llenos de nogales plantados a tresbolillo: todo el valle del Garona presenta una agricultura en la que dominan los frutales; en las Cévennes, en el bajo Limousin y en Córcega se encuentran verdaderos bosques de castaños. También en las regiones del bajo Loira y de Anjou hay campos ricos en árboles, nogales y perales, pero entre todas las regiones de Francia, sobresale Normandía, con sus prados sombreados por manzanas de sidra.

El campesino francés no ha sido más que un simple labrador: su trabajo respecto a la tierra, los bosques, las aguas,

La abadía del Mont-Saint-Michel, construida en la cima del islote homónimo, es uno de los monumentos más interesantes de la arquitectura monástica francesa. Comenzada en el siglo X, se fortificó durante la guerra de los Cien Años. La bahía del Mont-Saint-Michel está sujeta a mareas muy altas que aíslan el santuario y, en ocasiones, hasta sumergen el dique sobre el que pasa la carretera que conduce desde el islote a tierra firme. (A. Perceval)

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN FRANCIA. La población francesa ha alcanzado casi los 50 millones de personas, con un coeficiente de crecimiento anual del 1 % y una densidad de 92 habitantes por km² (una de las más bajas de Europa). Después de la guerra, el movimiento demográfico ha dado señales de una notable reactivación, con un considerable aumento de la natalidad. Sin embargo, el incremento se debe aún, en gran parte, a la inmigración de trabajadores extranjeros. La distribución de los habitantes es, en Francia, muy irregular: las zonas más pobladas, aparte París, son el Norte, Normandía y Bretaña (junto a los grandes puertos), la costa mediterránea, los valles del Loira y el Garona, y los departamentos del Rin.



los animales, las plantas cultivadas y los abonos, ha estado condicionado, según los casos, por el ambiente y por los usos y tradiciones locales. Las distintas formas de tratar la tierra han producido una diferenciación cada vez más profunda entre los diversos paisajes, que han ido adquiriendo una personalidad propia y a los que se ha dado un específico nombre regional que se ha impuesto sobre todo en sus límites, donde son más marcados los contrastes.

En Francia, la evolución de los paisajes se ha desarrollado en el sentido de la di-

versificación: a veces ha sido necesario mucho tiempo para que arraigaran nombres regionales correspondientes a unidades de paisaje muy definidas. La densidad y la vitalidad de estos "pueblos" cambian según las regiones: existen extensas zonas que han conservado una cierta monotonía y no han dado lugar a ningún nombre regional; otras, por el contrario, han originado varios. Las grandes regiones naturales y geográficas surgieron después, como consecuencia de las investigaciones llevadas a cabo por geólogos y geógrafos. Se habló, por ejemplo, de Borgoña, de Lore-

na, de Flandes, así como de otras muchas regiones, antes de encontrar un Macizo Central o una cuenca de París.

La población francesa

Las etapas de su desarrollo

Los orígenes del asentamiento humano en Francia se remontan a las primeras fases del Paleolítico anterior. Durante un largo periodo, seguramente milenios, grupos humanos poco numerosos erraron por los márgenes de los grandes valles, sin realizar progresos técnicos notables: se trataba de una humanidad casi estacionaria, sólo preocupada por sobrevivir.

Por aquel entonces, toda la Europa septentrional se hallaba desierta, así como la mayor parte de los países mediterráneos, que no han sido, como se suele creer, una de las cunas de la humanidad. Aquella Francia de los grandes valles era una de las zonas más habitadas de Europa en la aurora de la época cuaternaria. Pero con la llegada de la última invasión glacial, la especie, poco numerosa, estuvo seguramente en trance de desaparecer y se vio obligada a refugiarse en las grutas y procurarse abrigo y calor. Fue una época difícil y bastante larga, pero en la que, precisamente por las dificultades, se consiguieron notables progresos técnicos.

Siguió un periodo, durante el cual Francia se transformó en una especie de estepa fría, una vasta zona herbosa, similar a las praderas americanas y que, lo mismo que éstas, estaba invadida por grandes manadas de bovinos peludos: los bisontes. Algunas altiplanicies calcáreas, en las que abundaban las grutas, se convirtieron en el foco de la civilización de los cazadores de bisontes, de renos y de mamuts, y de ello queda constancia por los dibujos de animales que se descubrieron en las grutas de Périgord y de los Bajos Pirineos, en los límites con la región de Aquitania.

Pero al finalizar el cuaternario, los periodos fríos también llegaron a su fin: el clima suave y húmedo que ha formado este "golfo de calor", tan característico de la Europa noroccidental, se instauró con el predominio de los vientos sudoccidentales y al extenderse una corriente marina cálida. Los árboles, refugiados hasta entonces en las zonas resguardadas más meridionales, avanzaron hacia el Norte. Fue en realidad en esta época cuando los bosques se adueñaron de la región francesa.

Estas transformaciones están profundamente relacionadas con la fauna de las praderas y con los hombres que las habitaban. Mientras los árboles iban avanzando, los renos retrocedían, y lo mismo hacían los bisontes y los mamuts; estos últimos desaparecieron definitivamente de la



Un aspecto característico del Languedoc lo representan las lagunas, lagos y estanques costeros, casi a rebosar a causa de los ríos procedentes del Macizo Central. La playa de Sète se extiende por un largo cordón arenoso que separa el Mediterráneo del estanque de Thau, donde existen refinerías de petróleo. Utilizado ya como puerto por los mercaderes griegos y romanos, Sète se convirtió en un puerto importante de comercio atlántico a partir del siglo XVIII. (Beaujard-Cedri-Titus)

faz de la tierra; en cuanto a los bisontes, se encuentran todavía en algún rincón selvático de Rusia y de Lituania, y los renos están limitados a Laponia. Los cazadores de renos fueron siguiendo a estos animales y el territorio que dejaban libre fue ocupado por otros pueblos originarios del Sur, más acostumbrados a los bosques y a la humedad; entre ellos se hallaban consumidores de caracoles, cazadores de ciervos y pescadores de río.

En medio de estas grandes conmociones humanas, quizá las más importantes que se hayan producido en Francia, aparecieron los primeros cultivadores. Las plantas cultivadas y los animales domésticos se introdujeron a través de diversos conductos, y al parecer el principal fue el curso del Danubio. Ante los nuevos bosques, todavía en formación, se iba afirmando poco a poco el cultivador: empezó entonces la lucha secular entre el bosque y el campo, la batalla más grande que el pueblo francés ha tenido que librar para poseer su territorio. Esta lucha se llevó a cabo con métodos y medios muy variados y dio lugar a la formación de los múltiples paisajes.

Esta época de la agricultura primitiva, que parece corresponder a los tiempos neolíticos, fue un período de calma y de prosperidad en el que la población creció rápidamente. La mayor parte de los lugares habitados hoy día ya estaban ocupados entonces; la población francesa, al final del Neolítico, puede calcularse en casi 5 millones de personas.

La Edad de Hierro, que sucedió al Neolítico, se caracterizó por las invasiones de guerreros, en su mayoría procedentes del Este. Las gentes se vieron obligadas a refugiarse en lugares fortificados, en las zonas altas. Fue el final de la tranquila prosperidad de la época agrícola: la era de la agricultura primitiva, que parece corresponder a los tiempos neolíticos, fue un período de calma y de prosperidad en el que la población creció rápidamente. La mayor parte de los lugares habitados hoy día ya estaban ocupados entonces; la población francesa, al final del Neolítico, puede calcularse en casi 5 millones de personas.

La Edad de Hierro, que sucedió al Neolítico, se caracterizó por las invasiones de guerreros, en su mayoría procedentes del Este. Las gentes se vieron obligadas a refugiarse en lugares fortificados, en las zonas altas. Fue el final de la tranquila prosperidad de la época agrícola: la era de las guerras dejaba su huella. A continuación empezó la dominación romana, seguida de la larga *Pax romana*, pero ésta se caracterizó por un estancamiento de la población, lo que luego facilitó nuevas invasiones.

El nacimiento de la nación

Los fragmentos dispersos de los antiguos habitantes se fueron reuniendo en un nuevo núcleo central en el Sena, que fue el polo de atracción: la Île-de-France. Esta nueva concentración se realizó laboriosamente. Hasta muy avanzada la Edad Media, Francia no tenía otra comunicación con el Mediterráneo que la pantanosa costa del Languedoc; el puerto más importante que en dicho mar tenía Luis IX el Santo era Aigues-Mortes. El Ródano servía de frontera y en las orillas mediterráneas se intentaron reunir las poblaciones que hablaban la lengua de oc, obede-

ciendo a un antiguo sueño occitano, del que sucesivamente se habían hecho promotores los tolosanos, provenzales y catalanes. Pero la llegada a Provenza de Carlos de Anjou, hermano de San Luis, malbarató estas esperanzas. Occitania, el país de la lengua de oc, existió solamente en el campo de la literatura.

Las provincias septentrionales y orientales, las más cercanas al punto cristizador de París, fueron disputadas con dureza. Se intentó formar territorios intermedios: Lotaringia, después Lorena, Borgoña, Países Bajos y luego el Franco Condado español. El resultado fue el límite actual, lleno de anomalías, con la punta de Giver, el arco de Lille-Roubaix-Tourcoing y con "estados tampón" más o menos neutralizados: Bélgica, Luxemburgo, Suiza y el Sarre, para el que se ha buscado inútilmente una solución "europea". El *pool* carbosiderúrgico es quizá la expresión de esta difícil frontera y una tentativa para la organización económica de Europa.

Esta construcción progresiva de Francia no se ha realizado solamente por medio de la unión de los distintos territorios, sino también por asimilación de otras poblaciones y de diversos géneros de vida. Las gentes del campo fueron las primeras en darse cuenta de que pertenecían a un grupo territorial: esas gentes tuvieron que sufragar los primeros gastos de la organización pública y asimismo proporcionaron las primeras milicias. Sólo más tarde, los habitantes de la ciudad se hicieron solidarios. Muchas ciudades conservaron durante mucho tiempo un municipalismo extremado; pues antes de ser "buenas ciudades del Rey" gozaban de privilegios y, a menudo, de derechos especiales.

Otras aglomeraciones humanas, con dicha no se ha realizado solamente por medio de la unión de los distintos territorios, sino también por asimilación de otras poblaciones y de diversos géneros de vida. Las gentes del campo fueron las primeras en darse cuenta de que pertenecían a un grupo territorial: esas gentes tuvieron que sufragar los primeros gastos de la organización pública y asimismo proporcionaron las primeras milicias. Sólo más tarde, los habitantes de la ciudad se hicieron solidarios. Muchas ciudades conservaron durante mucho tiempo un municipalismo extremado; pues antes de ser "buenas ciudades del Rey" gozaban de privilegios y, a menudo, de derechos especiales.

Otras aglomeraciones humanas, con diferentes géneros de vida, necesitaron mucho tiempo para sentir un espíritu de solidaridad nacional; y así los pescadores bretones o vascos invocaban el derecho del mar, que es de todos, para librarse de cualquier sumisión. Otro tanto hacían los habitantes de las zonas forestales, los cuales consideraban los bosques como una propiedad común, por lo que siglos más tarde fueron necesarias las leyes draconianas de Colbert para obligarles a aceptar el orden establecido, lo cual originó incesantes levantamientos y asesinatos de guardias forestales.

Asimismo, los horticultores de la baja Charente y de la costa de la Vendée estuvieron considerados durante mucho tiempo fuera de la ley, sin censo ni impuestos: lo mismo sucedía en las poblaciones de las llanuras pantanosas de Flandes. Muchas gentes montañosas permanecieron en sus apartadas zonas sin admitir representantes del poder central: así ocurrió en el Delfinado con los habitantes de la Val-

louise, que conservaban un antiguo resto de religión cátara y estaban protegidos por una serie de fortificaciones a la entrada de su valle, o con los habitantes del alto Drac, llamados "sarracenos" por el temor que inspiraban. En otras regiones eran los mineros los que tenían fama de independientes.

Es fácil establecer las progresivas conquistas del territorio, pero no lo es determinar las fases a través de las cuales los distintos grupos fueron absorbidos en la gran comunidad francesa. Sin duda es más difícil asimilar grupos de hombres que conquistar nuevas extensiones de ambicionados territorios.

Formación de la población francesa

La verdadera asimilación de las poblaciones se ha conseguido no tanto por las medidas legales como por los intercambios naturales. El territorio francés ha sido constantemente cruzado por migraciones internas, derivadas sobre todo de la disparidad de las labores agrícolas anuales, señal característica de los diversos géneros de vida. Determinados tipos de cultivos han favorecido la vida comunitaria: así la vid con la vendimia, el trigo con la siega. Aún hoy las cuadrillas de vendimiadores animan los campos del Mediodía; y si bien el empleo de las máquinas ha suprimido casi por completo la demanda de la mano de obra temporal, la recolección de la remolacha se hace todavía a mano. Hay, además, ciertos trabajos limitados a determinadas estaciones: la tala de árboles y la producción de carbón vegetal no pueden efectuarse más que cuando ha cesado el flujo de la savia. La recolección de la fruta y de las primicias en el valle del Ródano, así como el trasplante de les, señal característica de los diversos géneros de vida. Determinados tipos de cultivos han favorecido la vida comunitaria: así la vid con la vendimia, el trigo con la siega. Aún hoy las cuadrillas de vendimiadores animan los campos del Mediodía; y si bien el empleo de las máquinas ha suprimido casi por completo la demanda de la mano de obra temporal, la recolección de la remolacha se hace todavía a mano. Hay, además, ciertos trabajos limitados a determinadas estaciones: la tala de árboles y la producción de carbón vegetal no pueden efectuarse más que cuando ha cesado el flujo de la savia. La recolección de la fruta y de las primicias en el valle del Ródano, así como el trasplante de los arrozales de la Camarga, requieren asimismo mano de obra forastera.

Estos trasiegos regulares de la población han contribuido a la fusión y a una renovación de las generaciones, que han mantenido el efectivo humano en buenas condiciones de salud física, intelectual y moral. Las investigaciones efectuadas en la historia de familias pertenecientes a las más diversas clases, conducen a menudo a grandes extensiones geográficas, con ramas familiares esparcidas a veces en varios departamentos. Sin embargo, podría hacerse una geografía de los patronímicos que revelaría localizaciones muy claras y demostraría una cierta estabilidad local. A esta mezcla de las poblaciones en el cuadro nacional, se ha añadido una constante y significativa aportación del extranjero, a veces de determinadas especializaciones, pues el nivel de vida francés, generalmente superior al de los países vecinos, contribuyó a que se produjeran estas inmigraciones.



MAN
MAR
DE IRLANDA

ANGLESEY

G R A N

M A R

B R E T A Ñ A

I N G L A T E R R A

N O R T E

P A I S E S B A J O S

W E S T F A L I A

B É L G I C A

F L A N D E S

P I C A R D I A

A R D E N A S

E I F E L

L U X E M B U R G O

I L E - D E - F R A N C E

CH A M P A G N E

S O N A

M T S . D . M O R V A N

C O S T A D E O R O

B O R G O Ñ A

L O I R A

A U V E R N I A

M A C I Z O C E N T R A L

C A N T A L

L A N G U E D O C

B E V E R N E S

P R O V E N Z A

M A R S E L L A

G O L F O D E L E Ó N

C . D E C R E U S

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA

P E R P I N Y A N

M . P E R D I D E

A R A G Ó N

E D R O

S E G R E

BARCELONA

ANDORRA



El Sena (776 km) en el punto donde desemboca en el canal de la Mancha, al Sur de El Havre. El estuario, de unos 15 km de longitud y no muy profundo, está obstruido por bancos de arena que, antes de las obras de acondicionamiento, obstaculizaban la navegación. En 1960, para superar este inconveniente, se construyó un canal de 20 km de longitud que permite a los barcos de hasta 8 m de calado llegar a Rouen. El Sena, río de



París, nace en la altiplanicie de Laugres; atraviesa la Champagne, la Ile-de-France y Normandía. Alrededor de la capital, el valle del Sena se hace amplísimo, y el río describe largos meandros que duplican su distancia efectiva del mar. El Sena presenta un régimen bastante regular a causa de su naturaleza de río de llanura, y porque atraviesa regiones de clima oceánico sometidas a fuertes precipitaciones. (Beaujard-Cedri-Titus)



Además, Francia ha ejercido siempre una especial atracción sobre los refugiados y exiliados políticos de muchos países: rusos, polacos, españoles, lituanos, judíos etc. Los extranjeros casi nunca han formado grupos aparte, sino que, en general, han sido asimilados muy rápidamente. A este respecto, casi no existen problemas, excepto para las colonias italianas y polacas de mineros de la Lorena y por las recientes aportaciones de norteafricanos.

Todos estos movimientos inmigratorios fueron compensados, en parte, por una cierta emigración; el francés es bastante inclinado a la aventura y no es extraño encontrarlo a menudo por todo el mundo ejerciendo los más diversos trabajos: a veces, muy lejos de Francia se encuentran cocineros, modistas, agentes de seguros o peluqueros de señora franceses.

Demografía y densidad

De este modo la densidad de la población ha podido ir en aumento, lenta pero racionalmente. El índice de natalidad, muy elevado durante mucho tiempo, disminuyó sensiblemente en la segunda mitad del siglo XIX, y de un modo inquietante en la primera mitad del XX, hasta el punto de que los nacimientos no conseguían equilibrar las defunciones anuales. Después de la segunda Guerra Mundial se hizo evidente una notable recuperación, debida, en parte, al rápido aumento de la nupcialidad (lógicamente disminuida durante el conflicto), pero que al parecer tiene carácter estable y permanente. Esta recuperación sitúa al país, en este aspecto, en un primer lugar respecto a sus vecinos (coeficiente anual de crecimiento 1%). No obstante, Francia, que era uno de los países más poblados de Europa a principios del siglo XIX, ha sido superada considerablemente por Gran Bretaña, Alemania e Italia.

Los centros vitales son todavía numerosos y se hallan bastante dispersos; y ya no dan la impresión de un país que iba agotándose, como sucedía hace algunos años, cuando las zonas en regresión se ensanchaban en beneficio de unas pocas zonas superpobladas y exclusivamente urbanas. En la posguerra, Francia ha realizado un gran esfuerzo en cuanto a la organización económica a un ritmo normal, en relación con un equilibrado crecimiento de la población.

Variedad en los tipos de casa

La densidad de las construcciones, en Francia, es una de las más elevadas del mundo en relación con el número de habitantes y la superficie del país. El desarrollo de la construcción fue cuidado durante mucho tiempo en el curso de los



pasados siglos; casi la mitad de las construcciones actuales tienen, por lo menos, un siglo de vida. En Francia, los edificios se construyen aún de acuerdo con viejas técnicas tradicionales; son más conservadores que ningún otro elemento del paisaje y sólo se renuevan muy lentamente. Lo cierto es que se construyen casas muy sólidas y bien hechas, por lo que actualmente se suelen hacer más reparaciones que demoliciones. En lo que respecta a las casas, el francés vive más en el pasado que en el presente.

Este pasado, lleno de variaciones locales, se conserva aún a pesar de la uniformidad impuesta por las modernas técnicas y los nuevos materiales: el cemento, la chapa ondulada y los aglomerados de madera. Más que en cualquier otro aspecto de la geografía humana francesa, en las viviendas se conservan las características típicas de cada región, no sólo en los pequeños centros rurales, más apegados a las normas tradicionales, sino también en las ciudades.

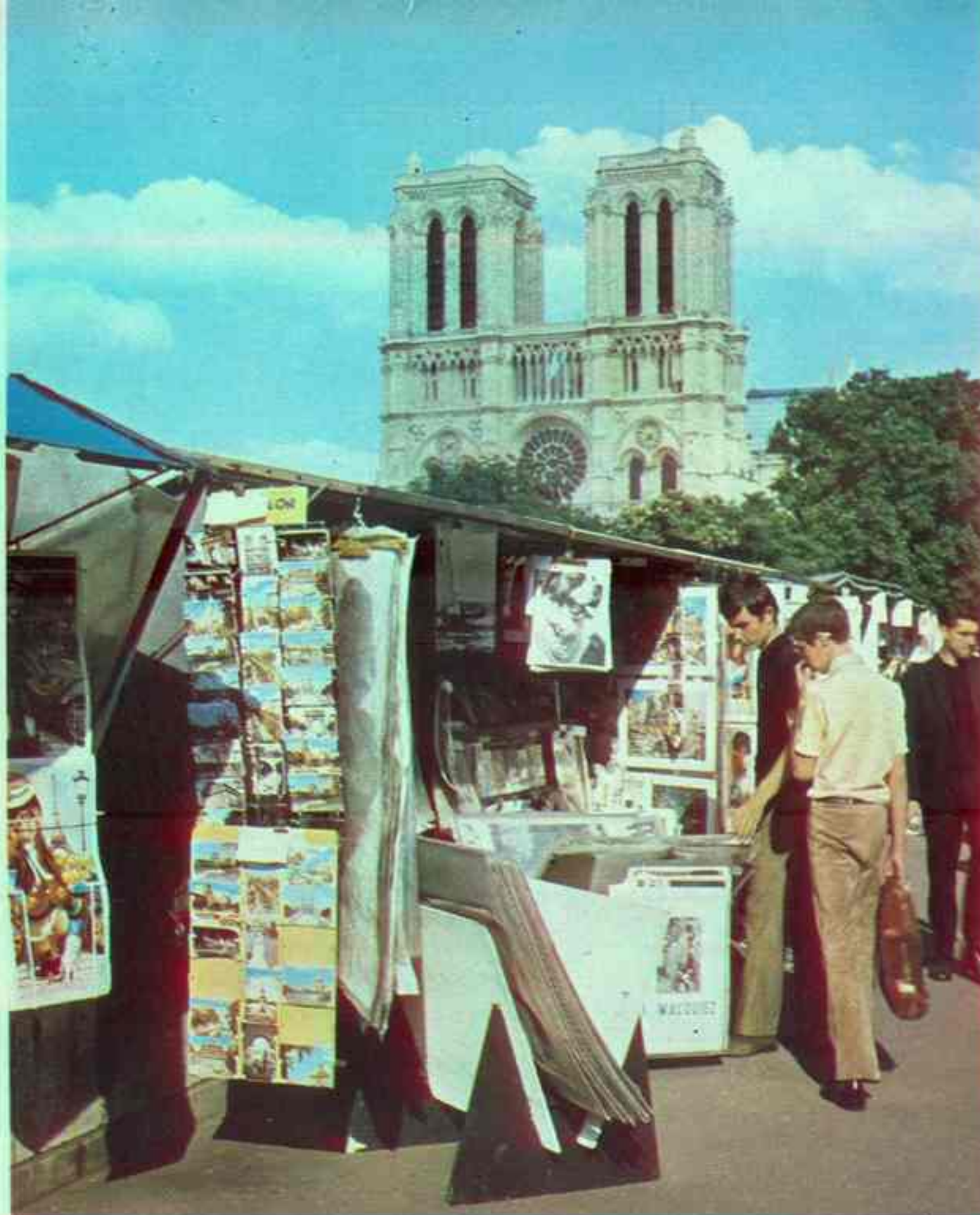
En las zonas occidentales y septentrionales, existe todavía una predilección por la vivienda unifamiliar (Lille, Bayona), mientras que en las ciudades del Este, como Estrasburgo, Metz y Marsella, se prefieren las casas de apartamentos. París pareció dudar entre ambas soluciones, pero al fin se decidió por los apartamentos.

Todo ello pone de manifiesto unas variaciones sustanciales, no sólo en cuanto a las modalidades estructurales o en la instalación, sino también en la psicología humana. En efecto, la casa plurifamiliar implica la organización de una cierta disciplina y la existencia de un género de vida urbana particular. El individualismo del Oeste alcanza su grado máximo en ciertas aglomeraciones, en las que para separar las viviendas se exige algo más que las paredes: las casas están separadas entre sí por medio de callejuelas o por acequias o mediante canales.

En cuanto al sistema empleado para cubrir las casas existen dos grandes tipos fundamentales: el techo con poca inclinación y el techo con pendiente muy acentuada. Los techos bajos, con dos vertientes o a veces sólo con una, representan una estructura más desarrollada; están cubiertos con tejas curvas, acanaladas, colocadas simplemente sobre el techo, sin cementación y sostenidas por su propio peso. Es un techo muy sencillo que puede cubrirse o descubrirse sin necesidad de un especialista. A este tipo de casa, obra desde luego más de albañil que de carpintero, se contraponen las viviendas con el techo dividido en dos o cuatro viviendas muy inclinadas, que requieren un cubrimiento más ligero y mejor sujetado. Para este tipo de tejado se usan la pizarra, pe-

El "quai" de la Petite France, en Estrasburgo, en el barrio de los pescadores, los molineros y los curtidores, uno de los más antiguos y pintorescos de la ciudad. Situada junto al Rin, a orillas del río Ill, que se divide en dos brazos y rodea el barrio antiguo, Estrasburgo es uno de los mayores puertos fluviales de Francia. La ciudad es rica en obras de arte y en tradiciones culturales (universidad) y, por su posición central y su carácter, en el que se hallan presentes tanto el mundo germánico como el francés, se ha escogido como sede del Consejo de Europa. (Marka)

Los puestos de los "bouquinistes", con su mercancía de libros, estampas y tarjetas postales. Tras haber sido prohibidos en varias ocasiones, los puestos obtuvieron su permiso definitivo de permanencia en los "quais" del Sena, en las proximidades de Notre-Dame, a comienzos del siglo XIX. Hoy constituyen uno de los aspectos más característicos de la capital. (Titus)



PLANO DE PARÍS. La antigua Lutetia era, en la época romana, una aldehuela asentada en una isla, la actual de la Cité, donde resultaba más fácil vadear el Sena y donde las condiciones defensivas eran más favorables. Con el tiempo, la ciudad se fue extendiendo cada vez más por las orillas del río, sobre todo al Norte, hacia las zonas económicamente más ricas. En el siglo pasado, el barón Haussmann, encargado por Napoleón III, proyectó un grandioso plan regulador que, si bien destruyó en parte la fisonomía medieval de la ciudad, le confirió, con sus vastas perspectivas, el aspecto de gran capital.

queñas tejas planas o bien madera e incluso paja.

El conjunto de estas diversas técnicas da una gran variedad a las casas francesas, en las que junto a un gran edificio cuadrado, aislado, se hallan edificios alargados, con las habitaciones una al lado de otra. En otros puntos hay edificios múltiples, situados alrededor de un patio, a veces cerrado y otras más o menos abierto.

La cocina francesa

La palabra *gourmet* se usa comúnmente para indicar, en todos los idiomas, a la persona entendida en gastronomía, así como *chef*, *mâitre*, *sommelier*, etc., conocidas internacionalmente, indican los personajes-clave del mundo de la buena cocina y de la buena mesa. Y es que la gastronomía francesa es famosa desde hace siglos por su variedad y por la riqueza y delicadeza de sus platos, sin que la progresiva masificación del consumo haya hecho desaparecer el gusto — casi el culto — por las recetas tradicionales; quizá se note una inevitable decadencia en la preparación de la comida corriente, hecha de prisa, con el solo fin de satisfacer las necesidades de la nutrición, pero una comida preparada por un ama de casa que no tenga los minutos contados o por el *chef* de un restaurante de categoría, representa aún una ocasión de genuino goce. En Francia, como sucede en otros países industrializados, la nutrición es bastante mala, pero se come aún muy bien.

Las especialidades son muy numerosas, ya que en cada región los diversos productos de las cosechas y de la cría de animales, así como las distintas costumbres han conducido a la creación de platos típicos, muchos de los cuales han conservado su nombre original a pesar de su difusión por todo el país y hasta por el extranjero. Así, pues, en los menús de toda Europa se encuentran platos "a la bordelaise" o "a la borgoñona".

Desde luego, es imposible ofrecer un panorama completo de las especialidades, pero si se pueden mencionar los cuatro tipos más importantes de ellas que comprenden las diversas cocinas regionales. A orillas del Mediterráneo se extiende el dominio de los alimentos preparados con aceite, hoy día en declive; hacia el Norte y el Oeste es corriente la cocina a base de mantequilla; en el centro, en una gran región que cruza diagonalmente Francia, desde Gascuña a Alsacia, se cocina con grasas, bien con tocino, como en Lorena, o con grasas de otros animales, como en Aquitania, donde se usa la sabrosa grasa de oca. Por último, en algunas zonas (en Normandía o Hainaut, por ejemplo) se emplea todavía la nata, como en los países nórdicos. Entre la gran abundancia



de *menús* cabe recordar, al menos, los platos más famosos, por ejemplo el jamón ahumado de Bretaña y de Auvernia; los *patés* (de pato en la Île-de-France y de liebre en Borgoña); las tartitas de crema aderezadas con grasa (*quiches lorraines* y *alsaciennes*), mariscos y moluscos (ostras, *coquilles Saint Jacques*), hojaldres y bechameles en una variedad prácticamente ilimitada. Asimismo es famosísima la *soupe à l'oignon*, es decir la sopa de cebolla con picatostes, así como los diversos tipos de purés y *potages*. Los platos fuertes, en las localidades costeras, se preparan generalmente a base de pescado: son célebres las doradas, los róbalo y las langostas de Bretaña; la famosísima *bouillabaisse* (sopa de pescado) de Marsella y la fritada de minúsculas anguilas en Saint-Nazaire. Aún más numerosos son los "platos de tierra": desde el *chateaubriand* (bistec de filete a la parrilla) a los caracoles; del pavo relleno al pato con aceitunas;

de la *choucroute* alsaciana (carne de tocino y salchichas con col fermentada) a la famosa tripa de Caen. Esta última tiene tal categoría en la ciudad normanda que cada año se celebra un concurso entre cocineros, premiándose al vencedor públicamente con un trofeo de oro. Además, figuran las *omelettes*, caldos, *fricassées*. De las guarniciones la más corriente es, sin duda, la de patatas (fritas, *soufflés*, en puré o moldeadas); pero son muy populares también las cebollas, los guisantes y las verduras acompañadas de varias salsas, que son prácticamente innumerables. Por último entre los dulces, son exquisitos las *charlottes*, los *bignés* y los *soufflés* al licor, por citar tan sólo algunos.

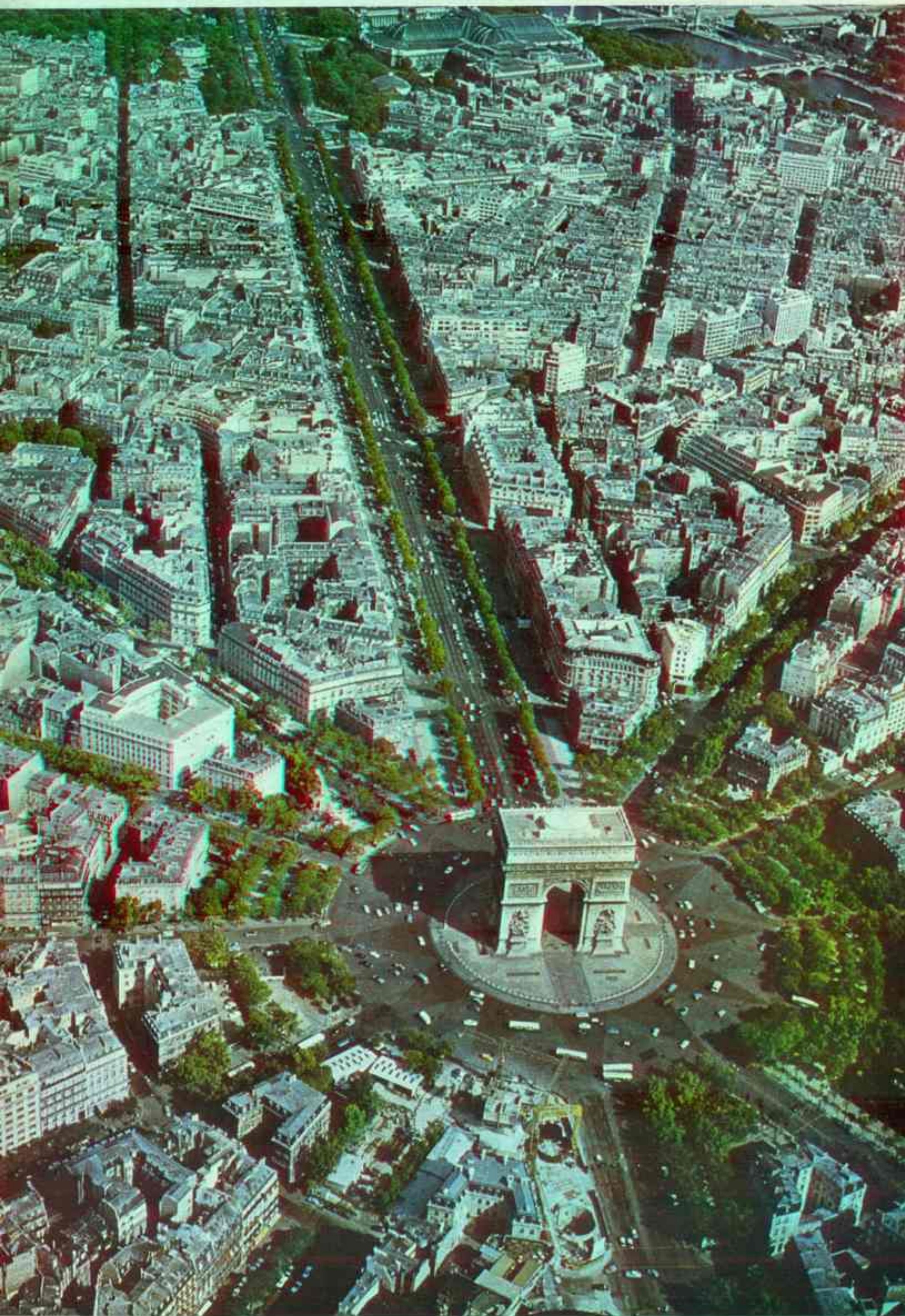
París

París necesitó cierto tiempo para poder imponerse como capital de Francia, al contrario de Londres, que ha sido siem-

pre la capital de Inglaterra manteniendo el mismo nombre (*Londinium* en la época de los romanos). En un principio París se llamaba *Lutetia* y era una simple aldea de la que la Galia no trató de hacer un centro unificador: por aquel entonces Bourges, Autun y Chartres estaban a la cabeza de las confederaciones y podían tener las mismas pretensiones de dominación, igualmente legítimas. En cuanto a los romanos, una vez dueños de la Galia, prestaron mayor atención a los núcleos mediterráneos (Marsella, Narbona, Arlés) y a los del valle del Ródano (Vienne y Lyon). Posteriormente, se produjo un desplazamiento a través del gran eje europeo Rín-Ródano, y Tréveris fue la capital. Sin embargo, un emperador romano, Juliano, escogió más tarde Lutetia como residencia, aunque lo hizo más bien para reposar en un lugar agradable y tranquilo que para hacer de ella la verdadera capital política del país.

Vista aérea de la plaza de la Concordia, una de las más famosas de París. A la izquierda, se extienden los jardines de las Tullerías, y a la derecha se inician los de los Campos Elíseos. En el centro de la plaza, se eleva un gran obelisco que se encontraba, hasta 1833, a la entrada del templo de Luxor, y que fue donado por Egipto a Francia. Al otro lado del Sena, en el centro de la fotografía, se halla la Cámara de Diputados. Arriba, a la derecha, la gran explanada del "hôtel" de los inválidos, que encierra la tumba de Napoleón. (A. Perceval)

París: la plaza de la Estrella, hoy De Gaulle, y la gran arteria de los Campos Elíseos. En el centro de la plaza, en la que confluyen doce grandes calles, y cuyos nombres recuerdan a ilustres generales, se alza la mole del arco de Triunfo, iniciado en 1806 para conmemorar las victorias napoleónicas. Desde 1920, bajo el arco se encuentra la tumba del soldado desconocido. Los Campos Elíseos, que unen la Estrella con la plaza de la Concordia, miden 1880 m. En la primera parte, la gran calzada arbolada está flanqueada de hermosos jardines y en la segunda, de elegantes edificios. (A. Perceval)



Con las invasiones y la instauración de las primeras dinastías, las capitales se iban trasladando hacia el Norte y fueron por turno, Tournai, Cambrai, Soissons, Beauvais, Aquisgrán (Aix-la-Chapelle), Laon (durante breve período) Auxerre, y Reims (donde, desde entonces, fueron siempre consagrados los reyes de Francia). Pero la Galia siguió siendo un gran territorio en el que el feudalismo favorecía la desunión. Fue entonces cuando París empezó a ejercer su función, iniciando, con los reyes Capetos, la unificación del territorio. A la sazón, la ciudad era solamente la capital de un pequeño territorio, que ya se llamaba Francia, y que se extendía desde Senlins hasta el Sena, comprendiendo, naturalmente, un castillo (Montmelian); una abadía (Saint-Denis), con las tumbas familiares, y un centro comercial a orillas del río: París.

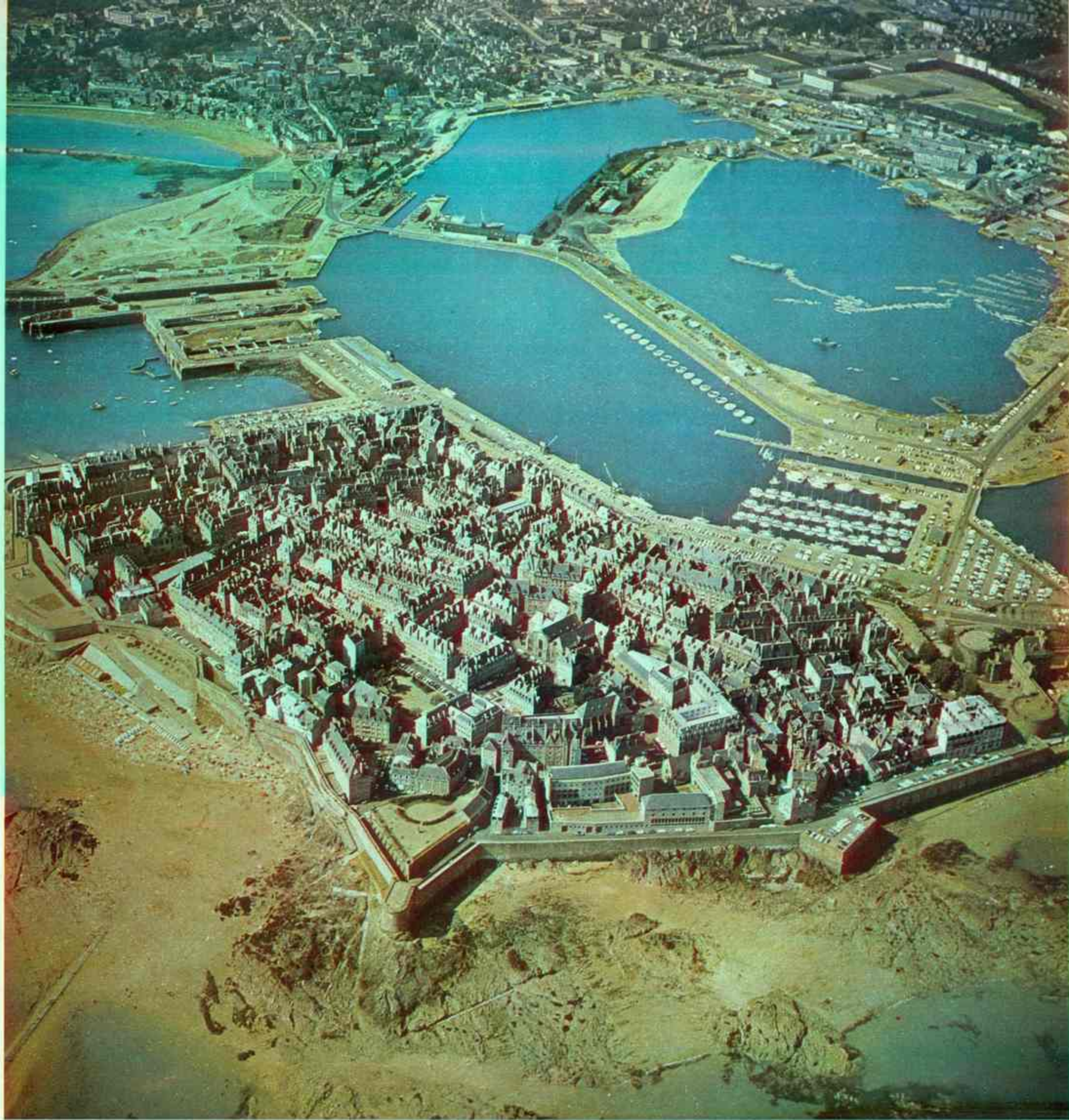
Este conjunto constituía la Ile-de-France, agrandada progresivamente, pero que no dejó de ser una pequeña isla en medio del archipiélago feudal. Y sólo hacia el año 1000, el soberano se instaló definitivamente en París.

París, encrucijada de caminos

París pudo entonces poner de manifiesto las ventajas de su situación en el nudo de comunicaciones más importante de Europa. Un camino natural, de Sudoeste a Nordeste, sigue el curso de los ríos Oise, Sambre y Mosa hacia el Rin y la Westfalia. A lo largo de esta ruta se habían establecido los Capetos, desde Senlis a Orléans y desde el Oise hasta el Loira a través del Sena. Ruta política y militar, desde luego, camino de invasiones y escenario de muchas batallas: Bouvines, Fontenoy, Fleurus, Waterloo, Marne, y al Sur, Vouillé, Poitiers, Taillebourg y, al final, Roncesvalles.

Otra ruta une las costas del canal de la Mancha con el Mediterráneo a través del Sena y el Ródano con la cooperación del Saona. Esta ruta, más que un itinerario de invasión con funciones militares y políticas, fue una vía comercial jalonada, no de puestos militares, sino de mercados (la feria de Lendit en Saint-Denis, la feria de Champagne y la de Borgoña). El camino se extendía desde las activas ciudades de Flandes y desde los puertos de la Mancha hasta las otras ciudades igualmente ricas por su comercio, del Ródano, de Provenza y de Italia.

Así, pues, en París se entrecruzaban las rutas militares y las comerciales. Pocas ciudades han participado tan activamente en la vida militar, especialmente y muy a menudo en la defensa del país. Al estar situada hacia el Norte, lejos del centro geográfico de la nación y en la zona más peligrosa, sufrió más asedios que cual-



quier otra ciudad. París testimonia todavía, a través de sus monumentos y de su misma estructura, su carácter militar: el Arco del Triunfo, la avenida de la Grande Armée, los Inválidos, sus grandes bulevares, que ocupan el lugar de las sucesivas fortificaciones... París fue la primera plaza fuerte de Francia. Pero, por otra parte, París es también una ciudad co-

mercial: el monumento más antiguo que conserva es un altar pagano dedicado a Mercurio, dios del comercio.

París y el Sena

Los comerciantes parisinos utilizaron muy a menudo el Sena para sus transportes, por lo que el comercio se benefició de

esta asociación de París con su río. Todo ha contribuido a hacer del Sena un río amigo, de uso fácil: su caudal constante, poca pendiente y gran extensión de terrenos permeables (60 % de su cuenca). Existen pocas ciudades en el mundo en las que el río que las baña haya desempeñado un papel tan importante. Si París puede vanagloriarse hoy día de sus her-

Vista aérea de Saint-Malo, en Bretaña, con las tres dársenas del puerto. Construida sobre un islote de granito, la ciudad conserva intacta la muralla de los siglos XII y XIII, que encierran el casco antiguo. (Beaujard-Cedri-Titus)

mosos panoramas es debido, en parte, a las orillas del Sena (los *quais*), más atractivos que las orillas del Támesis, en Londres, o del Tíber, en Roma.

Los puentes de París han tenido una considerable importancia en la vida de la capital que, como ya se ha dicho, no fue más que una pequeña aldea-puente que se beneficiaba de la isla de la Cité para facilitar el paso por la vía primitiva, el camino Norte-Sur, llamada después de Saint-Martin y vía Saint-Jacques. Algunos de los puentes de París constituyen monumentos muy representativos de la ciudad. Y si se exceptúan las ciudades holandesas, completamente cruzadas por canales, París es la ciudad europea que posee mayor número de puentes.

La ciudad se fue extendiendo, al principio, por la orilla izquierda del Sena, pero en cambio, las principales actividades se fueron trasladando paulatinamente a la orilla derecha, atraídas por los centros económicos de las regiones septentrionales. Ambas orillas conservan intacta su propia fisonomía. El Sena separa, en efecto, dos tipos de ciudad, pero la ciudad, a su vez, divide el Sena en dos tipos de río. Al fondo, el Sena serpentea constantemente, hasta el punto de que sus pronunciados meandros triplican la longitud de su curso. Esta circunstancia hizo difícil la antigua navegación a vela dando preponderancia durante mucho tiempo a la navegación por el Loira. El primer gran meandro es el que atraviesa la ciudad: en París empieza el Sena de las islas: la isla de la Cité y la isla de Saint-Louis, que fueron la cuna de la ciudad. A partir de París, el Sena es completamente distinto: más rectilíneo, menos profundo y de curso más rápido gracias a su mayor pendiente. Así, pues, existían desde antiguo dos tipos de navegación: hacia la desembocadura y hacia el valle. Con el Oise y el Marne, que confluyen en las cercanías de París, forma cuatro regiones hidrográficas, lo cual explica el hecho de que la capital francesa haya llegado a ser el primer puerto fluvial de Francia.

Los alrededores de París

Los alrededores de París presentan una notable variedad de paisajes, con anchas zonas de reserva forestal. Se puede salir de la capital y recorrer más de 100 km sin abandonar la sombra de los bosques de encinas y de hayas, dignos de ser admirados desde un avión, especialmente en otoño, cuando la ciudad está rodeada por los colores dorados y rojos de las hojas muertas. Son bosques de altos árboles, idóneos para la caza ("los grandes bosques para los grandes ciervos", decía Luis XIV), que muchas veces se hallan junto a castillos que llevan el mismo nombre:

Chantilly, Rambouillet, Fontainebleau, Marly, Versailles, Luzerches, Enghien, Montmorency... Los bosques penetran, incluso, en París: las Tullerías y los Campos Eliseos no son jardines urbanos artificiales, sino trozos de antiguos bosques que penetran como cuñas hasta el corazón de la ciudad. Antiguamente París fue una capital forestal y, al mismo tiempo, una capital de caza.

Los alrededores de la urbe presentan terrenos más productivos que las zonas forestales. Las grandes extensiones de loess, aptas para el cultivo de los cereales, han asegurado desde hace mucho tiempo una fama especial al pan de París. Existen, asimismo, pequeñas laderas bien situadas y caldeadas por el sol, que constituyen zonas de clima especial, propias para los cultivos tempranos, y cerros cubiertos de vides o de higueras: el emperador Juliano elogiaba ya, en el siglo IV, los emparrados de las colinas que rodeaban Lutetia. Hoy día, las viñas han desaparecido casi por completo, pero los cultivos hortofrutícolas se han multiplicado: espárragos en Argenteuil, judías en Arpajon, fresas en Chevreuse, cerezas en Clamart, melocotones en Montreuil, etc.

Los parisiños han ido descubriendo poco a poco estas ventajas y las han ido explotando inteligentemente. París puede enorgullecerse de haber sido, durante mucho tiempo, una ciudad pequeña con fluctuaciones e incertidumbres: sabe que pudo no haber llegado a capital, que no se imponía por su naturaleza. Su participación fue necesaria para construir Francia poco a poco, pero no se pudo conseguir la creación de una nación. En ciertos momentos cruciales, ejerció una fuerza unificadora: en la época de Santa Genoveva, de Juana de Arco, de la batalla del Marne. Esta ciudad constituye una singular asociación de elementos heterogéneos que justifica su gran tensión humana, que difunde en el aire una especie de "fertilidad del pensamiento". París es un distribuidor de ideas, especialmente para la moda, el teatro, la literatura y las corrientes culturales. Esta es la razón por la que el escritor Michelet la definió como "la ciudad amada".

Ciudades de Francia

Origen de las ciudades francesas

Francia tiene veinte siglos de vida urbana, ya que, antes de Roma, en la antigua Galia, no existían ciudades propiamente dichas.

Las primeras ciudades fueron fundadas por elementos extranjeros en zonas fronterizas. Fueron las colonias griegas y después las romanas, que tuvieron una composición étnica y unos sistemas de vida

distintos de los de las tierras circundantes, como por ejemplo *Massilia*, la actual Marsella. En el interior del país, los centros habitados que ya existían, más que ciudades eran refugios militares, santuarios o lugares de reunión, a menudo temporales y sin una verdadera vida humana. La noción de ciudad fue introducida por los colonizadores mediterráneos, que fundaron en toda la Galia un tipo de ciudad de planta geométrica, con monumentos de un mismo estilo y con las casas distribuidas en *insulae*. Estas aglomeraciones tenían nombres nuevos; muchas de ellas recordaban el nombre de Augusto: *Augustodunum*, *Augustonemetum*, *Augustoritum*, generación de ciudades romanas que prosperó durante el transcurso de los cuatro siglos de la *Pax romana*.

Estas ciudades despertaron el asombro de los bárbaros, pero también su codicia, de modo que las invasiones terminaron en verdaderos saqueos: muchas de ellas desaparecieron, como así lo testimonian las numerosas ruinas existentes: Vaison-la-Romaine, Fréjus, Martres-Tolosanes, Bavay, Mandeure, etc.

Para subsistir, muchas ciudades tuvieron que adoptar nuevos métodos y resguardarse con fortificaciones, pensando en su propia seguridad. El país se llenó entonces de ciudades fortaleza y de castillos. Esta época de inseguridad, al parecer, favoreció la formación de nuevos núcleos urbanos, y quizá también éstos fueron tan numerosos como las aglomeraciones de la época de la *Pax romana*, pero totalmente distintos en cuanto a forma y situación. Eran ciudades castillo — Château-Thierry, Château-Gontier, Châteauroux, Neufchâtel-en-Bray, Castelnau-d'Aud — o bien ciudades situadas en alturas, con acceso difícil, es decir ciudades de montaña — Montmédy, Montmirail, Montdidier — o aglomeraciones de repoblación tras las devastaciones, medio rurales y medio urbanas, como las *sauvetés*, las *bastides*, las *villesneuves* y las *villesfranches*.

Al final de la Edad Media, Francia había alcanzado casi su *plenum* de ciudades. Las generaciones urbanas que se sucedieron no fueron muy exuberantes, y en los siglos XVI y XVII hubo menos fundaciones que en los anteriores: algunas ciudades residenciales, como las que crecieron alrededor de los castillos del Loira, o como las de Versailles y Charleville; algunos puertos orientados hacia el Nuevo Mundo (El Havre, Lorient, Rochefort, La Rochelle); plazas fuertes nacidas de problemas fronterizos (Rocroi, Neuf-Brisach, Mont-Dauphin, Mont-Louis).

Hasta el siglo XIX no vuelve a encontrarse una época de gran expansión urbana. Las transformaciones de la industria y de los transportes determinaron muy pronto un urbanismo más denso y de



Vista de la Rochelle, con el puerto antiguo, reservado a los barcos de pesca. En la embocadura de la dársena, se alzan las dos torres de la Chaine y de Saint-Nicolas. La pequeña ciudad, situada en un golfo del Atlántico, fue, hasta el siglo XVIII, uno de los puertos franceses más importantes para el comercio con las colonias americanas, pero después de la pérdida del Canadá, La Rochelle vió decaer gradualmente su importancia y se transformó en uno de los más activos puertos pesqueros de Francia. Máxima plaza fuerte de los hugonotes, sostuvo durante un año (1627-1628) un memorable asedio de Richelieu, y tuvo que capitular por hambre. (Beaujard-Cedri-Titus)



El puerto de Niza, dominado por la colina del castillo, sobre la cual quedan algunos restos de la ciudadela y de la catedral románica (siglo XII). La ciudad más importante de la Costa Azul se extiende por la amplia bahía de los Angeles, al pie de un anfiteatro de colinas. A partir de mediados del siglo XIX, la magnífica posición de Niza ha contribuido a hacer de la ciudad una de las más notables estaciones balnearias francesas y un centro muy concurrido del turismo y del gran mundo internacional. (A. Perceval)

nuevo tipo. Ante todo, las ciudades del carbón, como Lens, Alés, Decazeville, etc., y las ciudades industriales con barrios obreros: Roubaix, Tourcoing, Saint-Étienne, Le Creusot, Hayange. Posteriormente, los ferrocarriles dieron vida a un grupo de aglomeraciones típicas junto a los nudos ferroviarios importantes, como Tergnier, Aulnoye, Saincaize, Laroche. Asimismo, se formaron puertos más de acuerdo con las condiciones de los nuevos buques, que exigían mayor profundidad: Cheburgo, Saint-Nazaire, Le Boucau, La Pallice, Sète.

La nueva oleada urbana ha surgido del turismo y de la organización de las vacaciones: centros de la Costa Azul, como Cannes o Jean-les-Pins; ciudades balnearias, como Biarritz, Les Sables-d'Olonne o La Baule; playas de Normandía, como Wimereux o Deauville (más de 350 playas se hallan escalonadas a lo largo de los 3200 km de las costas francesas); centros de descanso y de deportes de invierno en los Alpes, como Chamonix, Saint-Gervais, Megève y Villard-de-Lans, y en los Piri-

neos, como Font-Romeu y Luchon, o en lugares más altos, como Val-disère, Courchevel, Les Allues, L'Alpe-d'Huez.

Las ciudades termales ya existentes se han modernizado, mientras que nuevas fuentes han hecho surgir otros centros. Francia cuenta con más de 100 estaciones termales repartidas entre el Macizo Central (Vichy, La Bourboule, Le Mont-Doré, Royat), en los Pirineos (Dax, Salles-de-Béarn, Cauterets, Aix-les-Thermes), en los Alpes (Aix-les-Bains, Évian, Allevard), en los Vosgos (Plombières, Contrexéville). Centros como los de Bercy Plage (dep. del Paso de Calais) o Assy (Alta Saboya) ofrecen a los enfermos, en los lugares de clima más favorable, técnicas modernas de curación. Finalmente, se han desarrollado algunos centros religiosos como Lisieux y Lourdes, que son objeto de constantes peregrinaciones.

La población urbana de Francia reúne el 66 % de sus habitantes. Sin duda no alcanza las excepcionales proporciones de ciertos países (como Inglaterra o Australia), pero aumenta cada día con una

notable diferencia respecto a la rural. Solamente París supera ya los nueve millones de habitantes: está lejos de alcanzar la cifra de Nueva York, pero reúne casi el quinto de toda la población francesa. Este enorme incremento urbano se ha desarrollado especialmente en el último siglo.

Sólo tres conurbaciones, aparte la de París, alcanzan el millón de habitantes: la de Lyon (1.305.400), la de Lille (1.041.830) y la de Marsella (1.015.300). Y cuentan con más de 100.000 habitantes Amiens (117.888), Rouen (124.600), Tours (132.900), Nancy (127.800), Metz (107.537), Estrasburgo (254.000), Besançon (113.220), Caen (110.262), Nantes (265.208), Angers (128.533), Le Mans (143.246), Rennes (180.943), Limoges (132.935), Clermont-Ferrand (148.896), Burdeos (271.000), Toulouse (380.300), Dijon (150.800), Grenoble (165.900), Saint-Étienne (213.468), Nîmes (123.292), Montpellier (161.910), Perpignan (102.191) y Niza (322.442). Entre las ciudades que no son capitales de departamento, ocho superan los 100.000 habitantes.

Situación de las ciudades francesas

Al igual que hubo épocas y circunstancias favorables al nacimiento de las ciudades, hubo también sitios preferidos para asentarse, lugares geográficos creadores de núcleos urbanos, suelos, relieves y confluencias más favorables.

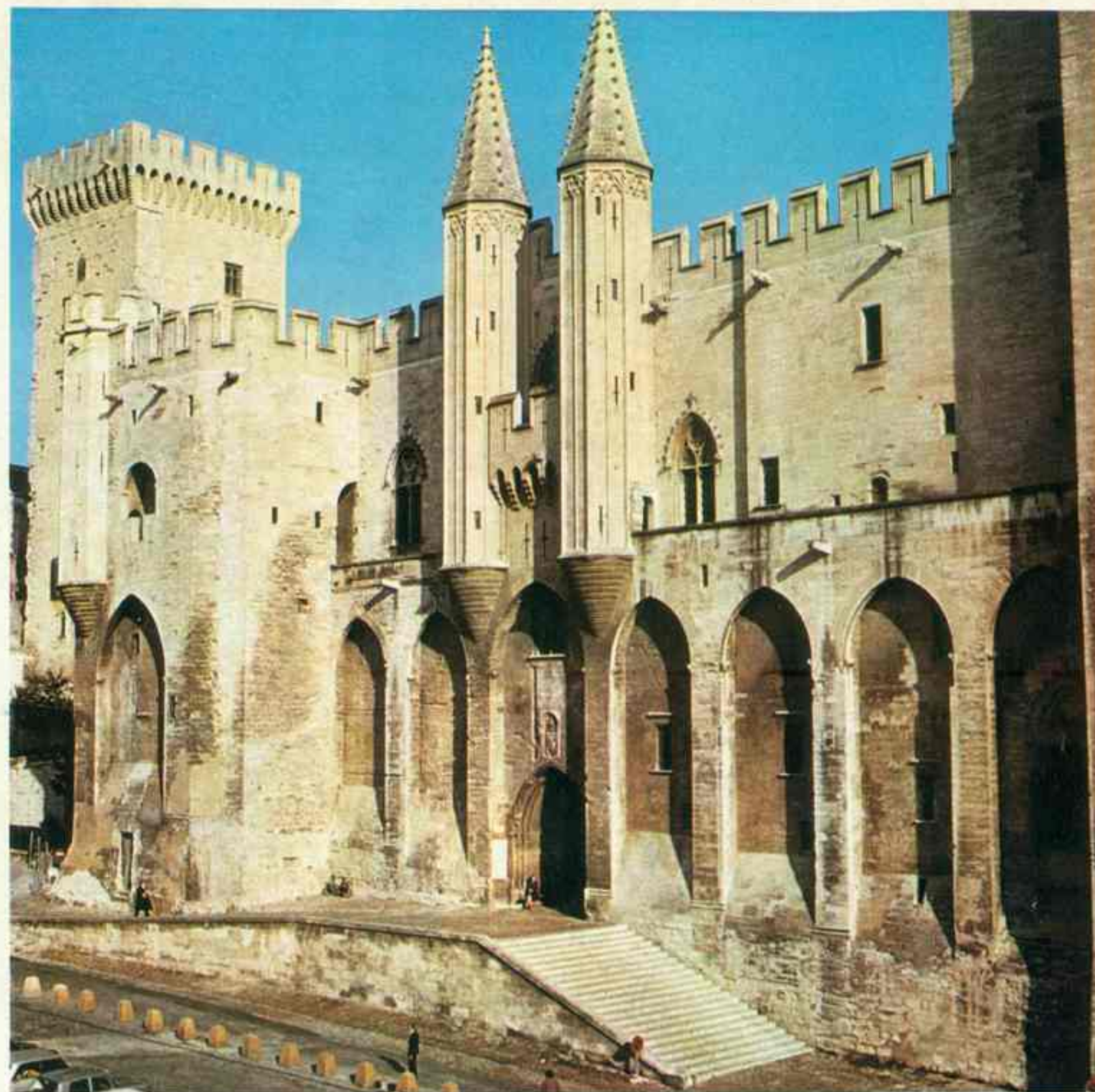
Además de confluencias como la del Saona y el Ródano, que han ocasionado el desarrollo de importantes concentraciones (Lyon), existen otras muchas que no han influido lo más mínimo en ese sentido, como por ejemplo la del Dordoña y el Garona. El mismo París no se halla en la confluencia del Oise con el Sena, ni en la de éste con el Marne: la ciudad parece haber querido evitarlas.

Es preciso reconocer que las condiciones físicas no han determinado la situación de las ciudades. Los hombres han escogido estos o aquellos lugares urbanos de acuerdo con una serie de corrientes e intereses que han variado con el tiempo y con las circunstancias.

Al principio, se impuso la necesidad de defensa y seguridad: la ciudad fue entonces una concentración de hombres, de trabajo y de riqueza y, por lo tanto, un blanco demasiado expuesto a la codicia, por lo que hubo de procederse a levantar fortificaciones. La aglomeración es un sistema de defensa y de refugio, razón por la que las ciudades se desarrollan en las épocas de inseguridad.

Como es lógico, la preocupación de protegerse incitaba a la elección de lugares fáciles de defender, situados en alturas más o menos inaccesibles, en islas o en penínsulas en el mar o en los ríos. Muchas ciudades han nacido de una situación insular, como Lille, Beauvais y, sobre todo, París. Las aguas muertas o pantanosas, más hostiles que las corrientes, constituían uno de los mejores elementos de defensa, y junto a ellas se han asentado muchas aglomeraciones que subsisten todavía rodeadas de ciénagas, como Péronne, Saint-Omer, Landrecies, etc. Singulares localizaciones que, para reunir a los hombres, buscaban los lugares de más difícil acceso. Quizás una tercera parte de las ciudades francesas, en sus orígenes, respondía a elecciones de este tipo, lo que distingue a Francia de otros países que no han conocido tantas épocas de inseguridad ni han tenido una historia tan agitada y azarosa.

Otro tipo de necesidades ha determinado la formación de un elevado número de ciudades francesas: las ciudades de intercambio, es decir, agrupaciones de hombres que ya no viven de la producción del suelo, sino de trabajos secundarios, entre los que el comercio ocupa un lugar fundamental. Muchas ciudades prosperaron,



pues, en las zonas donde el intercambio de productos era más útil y frecuente, es decir, en los lugares de contacto entre diversas regiones. A menudo, los centros urbanos aparecieron en los confines de las regiones naturales y no en el centro de las mismas.

Francia cuenta con muchas de estas zonas marginales de intercambio, ya que posee gran número de regiones especializadas en determinadas clases de cultivos: en ellas se ha desarrollado un tipo de aglomeración que podríamos llamar "ciudad gozne", situada en un punto clave de una región natural. A menudo estos núcleos han dado lugar a una especie de provincia híbrida que debe su unidad a estas diferencias que, precisamente, constituyen la razón de ser de la ciudad. Por ejemplo, Tours con la Turena, Angers con Anjou, Orléans con el Orleanesado, Le Mans con Maine.

Existe, finalmente, un tercer factor derivado, sin embargo, del anterior, que ha contribuido también a fijar cierta cantidad de lugares urbanos: la circulación. La aglomeración urbana es un centro de riqueza, pero ésta no tiene valor si no cir-

cula, y lo que ha posibilitado esa circulación ha sido precisamente la ciudad, para cuyo asentamiento se ha tenido en cuenta la cercanía de las vías de comunicación. Esta tendencia parece oponerse a la idea primitiva de protección y defensa, que situaba las ciudades en lugares de difícil acceso y aislados. Sin embargo, muchas de las ciudades que han procurado situarse cerca de las vías de comunicación no se hallan, por lo general, en las zonas fáciles para los transportes, como serían las grandes llanuras sin obstáculos, sino más bien en puntos especialmente difíciles para ser alcanzados.

Muchas ciudades están situadas al pie de un monte, bajo un puerto de montaña o bien al margen de grandes bosques. Pero el principal obstáculo es el río. Ya hemos dicho antes que los cursos de agua fueron las primeras vías de comunicación, verdaderos caminos móviles; sin embargo, muchas veces, los valles y los ríos han representado más peligros que ventajas: ciénagas, inundaciones, vegetación demasiado exuberante, etc. Por esta razón han sido escogidos más a menudo los caminos en el centro de las mesetas.

Fachada del palacio de los papas de Aviñón, con la entrada coronada por dos pináculos (siglo XIV). Esta construcción, uno de los mayores castillos feudales del mundo, está compuesta por el severo palacio viejo, mandado edificar por Benedicto XII, y el nuevo, erigido por Clemente VI, de formas más elegantes. En el período en que albergó la sede papal (1309-1376), Aviñón conoció un momento de gran esplendor, durante el cual se enriqueció con iglesias y palacios, y se transformó en uno de los mayores centros culturales de Europa. (Titus)

LA FRANCIA NOROCCIDENTAL. La región de París, Normandía y Bretaña son zonas muy frecuentadas por el turismo, porque su paisaje natural y humano ofrece a los viajeros numerosos motivos de interés. La región de París, incluso estando densamente poblada, conserva aún, en parte, su manto forestal. Normandía, desprovista de una clara unidad geográfica, posee, en cambio, una inequívoca unidad histórica. Bretaña, finalmente, es una de las más pintorescas regiones de Francia.



En estas antiguas vías de comunicación de las mesetas, el obstáculo más grave era el paso de los cursos de agua. En los valles, los caminos transversales han precedido generalmente a los longitudinales. Para atravesar los ríos, se han escogido los puntos más fáciles, que han dado nacimiento a las ciudades con vado, como *Augustoritum* (rit significa "vado"), la actual Limoges; o a "ciudades puente", como *Samarobrica* (briva significa "puente"), la actual Amiens. El número de las "ciudades puente" es, en Francia, verdaderamente notable: Pont-Audemer, Le Pont-Saint-Espirit, Pont-de-Beauvoisin, Brive, etc.

Cuando se ha podido desarrollar a lo largo del río una circulación longitudinal, la ciudad se ha establecido preferentemente al lado de un obstáculo, ya sea una esclusa, un rápido o una cascada: La Réole, en el Garona, está situada en el límite a donde llegan las barcas de la Gironda; Rouen se encuentra en un punto de partida de la navegación a lo largo del curso del Loira.

Lyon, centro de intercambios

Lyon, que sólo tiene 535.000 habitantes, pero que agrupa a su alrededor la segunda conurbación de Francia (1.305.400 hab.), fue durante siglos el punto de contacto, la bisagra entre Francia y el Imperio Romano cuando la frontera estaba delimitada por el curso del Ródano. En el pasado, llegó, incluso, a constituir el nudo en el que convergían el comercio, los intereses y la cultura de la Europa mediterránea y de la Europa continental, lo que evitó que se crease una Europa "menor" (en el sentido de un Asia o un África "menor"). Lyon nació precisamente en la gran hendidura formada por la confluencia de los cursos del Ródano y el Saona y, un poco más adelante, del Rin, punto privilegiado de unión entre el área mediterránea y la Europa noroccidental. A esto se debe, probablemente, que durante siglos fuera una ciudad más europea que francesa.

Fundada el año 43 a. de J.C. — aunque ya existía en forma de pequeño gru-

po de viviendas de pescadores, el poblado galo de *Condate* —, *Lugdunum* (nombre romano de Lyon) se convirtió rápidamente en un centro de gran importancia, no sólo desde un punto de vista económico y mercantil, sino también del administrativo, ya que, a partir del año 12 a. de J.C., se reunían allí los delegados de las sesenta tribus galas para renovar cada año su compromiso de fidelidad a Roma. Del esplendor de Lyon en la época de la dominación romana han quedado numerosos vestigios, como el gran anfiteatro. No obstante, la fama de la ciudad no se debe a los restos del pasado ni a sus numerosas obras de arte, sino, sobre todo, a su condición de centro productivo y mercantil conocido mundialmente, sede, además, de una feria anual que comparte con las de Milán y Leipzig la categoría de máxima manifestación europea. Por lo que se refiere a la producción industrial, en primer lugar debe citarse la textil, que ha dado fama a Lyon durante cuatro siglos. Fue exactamente en 1466 cuando el rey Luis XI, preocupado por el pasivo de la balan-

za comercial provocado por la compra de seda y otras telas finas, promovió la construcción de una "fábrica" nacional, precisamente en Lyon. Francisco I, más tarde, dio un impulso definitivo a esta nueva actividad al conceder una serie de privilegios a los que se dedicaban a ella. Si bien la producción textil constituye la industria tradicional de Lyon, el primer puesto está ocupado hoy por la industria mecánica, en la que trabajan 90.000 personas. Los sectores más importantes son los de las grandes construcciones eléctricas y de los transportes pesados (camiones, autobuses, tractores). Existen en Lyon más de mil fábricas del sector mecánico, sin embargo, la mitad de ellas no llegan a ocupar a más de 25 personas.

El tercer sector industrial de importancia es el quimicofarmacéutico (colorantes, plásticos, detergentes, productos fotográficos, etc.), que da trabajo a unas 30.000 personas.

Estas actividades y otras menores constituyen la base de un provechoso tráfico comercial. Unas 60.000 personas trabajan en el sector terciario, especialmente activo en los intercambios con el exterior. La consecuencia de todo ello es que Lyon es uno de los mayores centros comerciales europeos, en el que convergen líneas férreas, fluviales y carreteras de gran importancia. Las líneas fluviales recibirán un especial impulso cuando se complete la unión entre el Ródano y el Rin, que permitirá a Lyon realizar plenamente su vocación histórica de encrucijada europea entre el Mediterráneo y el mar del Norte.

Marsella, puerto mediterráneo

Marsella está situada precisamente en el valle del Ródano, al que nos hemos referido como la vía elegida para la penetración hacia la Europa centroseptentrional. Su posición, por tanto, es igualmente privilegiada y su importancia fue ya advertida a finales del siglo VI a. de J.C., cuando la fundaron unos colonos procedentes de Focea, ciudad griega del Asia Menor. *Massalia* — este fue el primer nombre de Marsella — se convirtió rápidamente en centro comercial y en uno de los mayores puertos del Mediterráneo. Tomada por César en el año 49 a. de J.C., y habiendo pasado de los romanos a los visigodos en la época de las invasiones bárbaras, la ciudad tuvo un periodo de decadencia en la alta Edad Media, pero volvió a resurgir y desempeñó un papel preponderante en la vida social de Provenza, el condado constituido a su alrededor en el siglo X. Su importancia como escala para los intercambios con Levante llegó a ser fundamental, sobre todo en el periodo de las cruzadas. Siguió otro pe-

riodo de decadencia y, después, hacia el siglo XVI, el gran puerto mediterráneo alcanzó su máxima actividad, la cual ha ido aumentando cada vez más, con una progresión que prácticamente ya no ha cesado.

Los muelles se extienden actualmente en dirección Norte hasta alcanzar l'Estaque. A través del canal subterráneo del Rove, se ha unido el puerto de Marsella con la laguna de Berre (con sus refinerías y sus industrias petroquímicas) y con la cuenca del golfo de Fos. En este último se inauguró, en 1968, un fondeadero en el que se pueden atracar superpetroleros de 200.000 a 250.000 toneladas, y se está proyectando otro para buques de hasta 500.000. También en Fos se halla en fase de construcción un gran complejo siderúrgico. En las proximidades de la laguna de Berre se encuentra el aeropuerto de Marignane, que es el cuarto de Francia. Pero, aun siendo el primer puerto del Mediterráneo, Marsella (893.000 hab. con una conurbación de 1.015.300 hab.) no debe su progreso solamente a las actividades portuarias. En el siglo pasado, tras la colonización francesa del África septentrional y occidental, el masivo aflujo de materias primas desde los territorios ocupados favoreció el nacimiento de muchas industrias destinadas a elaborar estas materias primas y a exportarlas. Por este motivo, en la actualidad casi el 50 % del tráfico del puerto marsellés (56 millones de toneladas al año, es decir, un 35 % del movimiento marítimo francés) está desti-

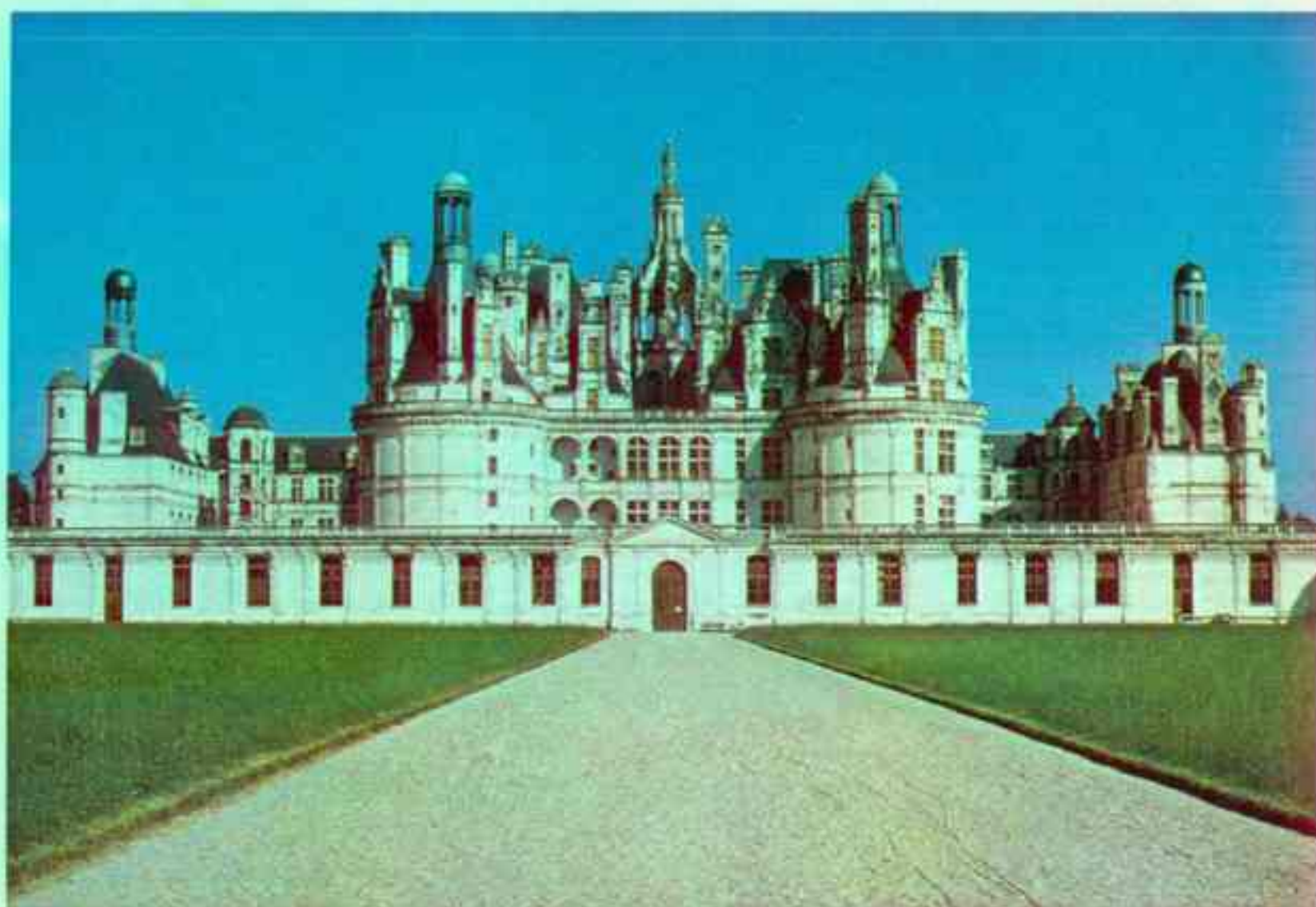
nado exclusivamente a alimentar las industrias de la ciudad. Entre éstas, además de las alimentarias y jaboneras (el famoso "jabón de Marsella", muy usado aún a pesar de la ofensiva de los detergentes, y al que se añade, como es natural, toda la gama de jabones de tocador), cabe citar la activísima industria metalúrgica, desarrollada sobre todo en el sector de las construcciones y reparaciones navales, vinculada con el gran puerto y que absorbe por sí sola el 70 % de la cifra de pedidos de todas las empresas francesas de este ramo. La masiva concentración de industrias de derivados del petróleo, relacionadas también con la actividad portuaria, se debe a que Marsella es uno de los más importantes centros de llegada y distribución del petróleo en Europa. Actualmente, se refinan en esta ciudad más de 20 millones de toneladas de petróleo bruto al año, cifra que en 1985 alcanzará los 35-40 millones. Además, de Marsella parte una red de oleoductos que transporta el crudo (30 millones de t al año) hacia Feyzi (que se halla cerca de Lyon), Estrasburgo y Karlsruhe.

Este excepcional desarrollo de las actividades portuarias e industriales de Marsella no le ha hecho perder totalmente su carácter alegre, cálido y vivaz, si bien resulta evidente que la Marsella legendaria, sentimental y cargada de "atmósfera" (como podemos ver en el mito de la "Legión") ha cedido ya su puesto a una capital estrechamente integrada con el resto del país y del continente. Por ello, como

Vista de Lyon. En primer plano, la ciudad vieja, en la orilla derecha del Saona, con la catedral de Saint-Jean (siglos XII-XV). Al otro lado del río se extienden los barrios céntricos, que ocupan la península comprendida entre el Ródano y el Saona, mientras que la ciudad moderna, surgida en el siglo XIX, se asienta en la margen izquierda del Ródano. Lyon debe su desarrollo comercial e industrial a su posición geográfica, en las grandes rutas de comunicación. (S.E.F.)



La majestuosa mole del castillo de Chambord, construido en el siglo XVI en el valle del Loira, por voluntad de Francisco I. En los siglos XV y XVI, en el curso medio del río, entre Angers y Orléans, se erigieron espléndidos castillos destinados a residencia de los soberanos franceses y de la rica nobleza. Entre los famosos, además de Chambord, figuran los de Blois, Amboise, Chillon, Chenonceaux y Chaumont. (Fiore)



Marsella es ya demasiado internacional para seguir siendo provenzal, la capitalidad del departamento ha permanecido en Aix (89.560 hab.), ciudad tranquila y sosegada, de vida universitaria, parlamentaria y administrativa.

El doble recinto amurallado medieval de la ciudadela de Carcasona, en el Languedoc. Es el ejemplo más perfecto de arquitectura militar de Europa: los muros almenados están defendidos por torres, y entre los dos recintos hay amplios espacios en los que, en otro tiempo, se celebraban torneos. (E. Dulevant)

Rouen, un pasado glorioso

Rouen (124.600 hab., con una conurbación de 369.793) es un poco el equivalente, en el canal de la Mancha, de Marsella. Situada junto a la desembocadura del Sena, celebrado como el más bello río de Francia, pero escasamente utilizado durante mucho tiempo a causa de sus meandros en beneficio del rectilíneo Loira, que permitía una mejor utilización de las ve-

las, Rouen ha vivido durante largo tiempo separado de París. La ciudad, como otros muchos puertos de fondo de estuario del mar del Norte, estaba algo aislada del continente, como Londres o Amsterdam. La navegación de vapor revalorizó el Sena, transformando Rouen en el puerto de París y provocando también el nacimiento de un antepuerto: El Havre (253.340 hab.).

A pesar de este aislamiento (que no debe entenderse como un alejamiento total), Rouen tiene una gloriosa historia y se cuenta entre las localidades más antiguas de Francia. Ciudadela de los vellocasos en tiempos de César, en los primeros siglos de la era cristiana llegó a obispado. En la Edad Media tuvo una existencia

tranquila y próspera hasta que, en el año 841, fue conquistada por los vikingos, que habían remontado el estuario del Sena. Setenta años después, Carlos el Simple concedía a los normandos el derecho de soberanía sobre el territorio limítrofe, la actual Normandía, y nombraba duque a su jefe Rollón. En Rouen tuvieron la corte sus descendientes, entre los que se contaban algunos de los más famosos caudillos de la Edad Media, como Ricardo Sin Miedo, Guillermo el Conquistador y Ricardo Corazón de León. Este último hizo construir, en un lugar elevado frente a la ciudad, la impresionante fortaleza de Château-Gaillard, cuyas ruinas figuran aún hoy entre los monumentos más famosos del antiguo Rouen.

Un gran número de monumentos atestiguan, por otra parte, la prosperidad de Rouen en la Edad Media y el Renacimiento, especialmente la famosa catedral, cuya inmensa mole se eleva por encima de los otros edificios de la parte antigua de la ciudad, que conserva aún barrios enteros de "época", en los que incluso las construcciones menos destacadas constituyen un valioso testimonio de los estilos arquitectónicos que se han sucedido a lo largo de los siglos. A pesar de su carácter de "ciudad museo", como la definió el historiador Michelet, Rouen no es en absoluto una ciudad muerta. A las actividades tradicionales, como la industria cerámica, conocida ya en toda Europa en el siglo XVII, se añaden nuevos complejos productivos, como las refinerías de petróleo (que elaboran 17 millones de crudo al



La vista de Rouen está dominada por las agujas de sus iglesias góticas, que le han valido el título de "ciudad museo". En el centro de la fotografía se encuentra la catedral de Notre-Dame, uno de los templos más hermosos de Francia (siglos XIII-XVI). A la derecha, se levanta la iglesia de Saint-Maclou, de estilo gótico tardío (siglos XV-XVI), coronada por una torre del siglo pasado rematada por un pináculo. Rouen está situada junto al Sena, y actualmente constituye un importante centro industrial y comercial. Es asimismo el principal puerto fluvial de Francia. (Flore)



año), la industria química (productora de ácido sulfúrico y abonos), la industria metalúrgica y mecánica y, sobre todo, la papelera (Rouen produce la mitad del papel de los periódicos de Francia). Posee, además, el mayor puerto fluvial del país. Esta posición privilegiada se explica por el hecho de que Rouen está situada en el centro de una región densamente poblada y muy próspera, desde los puntos de vista industrial y agrícola. Digamos finalmente que Rouen es, desde hace tiempo, el puerto natural del mercado parisino. Co-

mo dijo Napoleón, "El Havre, Rouen y París son una sola ciudad, cuya calle principal es el Sena".

Otras ciudades del Norte

Lille (194.900 hab., con una conurbación de 1.041.830) fue otra escala para la navegación en el límite meridional del Flandes de las lagunas y las aguas estancadas, donde toda la circulación se realizaba por vía fluvial mediante las pesadas barcazas del país. La ciudad re-

presentaba el extremo más meridional del movimiento de barcos animado por la intensa actividad industrial de las ciudades flamencas (Brujas, Gante, Amberes). En Lille se realizaba el paso de la circulación fluvial a la terrestre. Alrededor de la ciudad existía una excepcional densidad de trabajo, esparcida por los campos y dirigida por algunas pequeñas aldeas de traficantes de tejidos. Dos de estos centros, Roubaix y Tourcoing, tuvieron la audacia de plantear el trabajo a un nivel industrial, siguiendo el ejemplo de Inglaterra, a

pesar de la proximidad de la ciudad flamenca. Reunieron los antiguos oficios, dispersos por los campos, en fábricas totalmente nuevas, y algunas familias asumieron el papel de especialistas en la industria y el comercio del algodón y la lana, especialmente de la lana peinada. Hoy, la prosperidad de estas dos emprendedoras ciudades, de 114.550 y 98.755 habitantes respectivamente, ha alcanzado su punto máximo.

A poca distancia surgen Dunkerque (28.930 hab., con un área urbana de 195.820), Calais (74.620 hab.), y Boulogne-

sur-Mer (50.080 hab.), tres puertos situados a menos de 100 km el uno del otro, en una costa poco hospitalaria, pero que corresponde al estrecho más frecuentado del mundo, el paso de Calais (32 km). La circulación es tan intensa que el número de viajeros que en un momento cualquiera pasa por este brazo de mar equivale, aproximadamente, a una densidad de 22 habitantes por kilómetro cuadrado; se trata, por tanto, de una zona marítima más poblada que muchas regiones terrestres, incluidas las francesas. Cada uno de estos puertos ha adquirido ciertas funcio-



DIVISIÓN ADMINISTRATIVA DE FRANCIA. Dividida en otra época en grandes provincias, Francia se subdividió, a fines del siglo XVIII, en pequeñas secciones llamadas departamentos, que tomaron su nombre del mar al que se asomaban o del río o los montes que afectaban particularmente su territorio. En la actualidad, la Francia metropolitana consta de 95 departamentos, al frente de cada uno de los cuales está un prefecto, representante del poder central, y un consejo general, con atribuciones legislativas limitadas. Los departamentos se reagrupan, a su vez, en 21 circunscripciones de acción regional.



nes especiales, evitándose así la competencia mutua. Dunkerque, sede de las mayores instalaciones metalúrgicas de Francia (Usinor), se ha convertido en el tercer puerto comercial del país. Calais, por su parte, es el más importante puerto de pasajeros de lujo y la terminal de los mayores expresos europeos. Boulogne, además de ser el principal puerto pesquero, se ha organizado también como puerto de pasajeros y transatlántico.

Dijon, antigua capital borgoñona

Dijon, antigua capital de la Borgoña, es el centro urbano de mayor importancia dentro del triángulo París-Lyon-Nancy, y constituye un caso característico de urbanización como consecuencia del éxodo rural. En los últimos años, la población de Dijon se ha doblado, alcanzando ya los 150.800 habitantes (213.790 en el área ur-



banas que, según las previsiones, llegará a 300.000 en 1985). El fenómeno es aún más evidente si tomamos en consideración las variaciones de los porcentajes: hace unos cien años, la población de Dijon representaba únicamente el 1,8 % del total de su departamento, la Côte-d'Or; hoy, con casi la misma población departamental, la población urbana constituye el 45 % de aquella. Además de este intensísimo aumento de la población, Dijon presenta otra particularidad: la de ser una típica ciudad "terciaria". De todos los habitantes del núcleo urbano, sólo un 1,2 % pertenece al sector primario (los horticultores establecidos a lo largo de las orillas del Ouche) y un 34,5 % al sector secundario, representado por industrias alimentarias, de electrodomésticos y de maquinaria agrícola, mientras que el 64,3 %, es decir casi los dos tercios de la población activa, está empleado en

las actividades del sector terciario: comercio, servicios y administración pública. Tres ramas — Correos y Telégrafos, Instrucción pública y Ferrocarriles — constituyen las mayores fuentes de trabajo, especialmente la última debido a la importancia de Dijon en la red ferroviaria nacional.

Burdeos y sus dos puertos

Burdeos, la antigua capital de Aquitania, es, a escala menor, el equivalente de Rouen en el Sudoeste. Ambas de origen antiquísimo y de glorioso pasado, tienen también en común su posición geográfica, puesto que están situadas en el interior del continente, pero son de fácil acceso por mar. Mientras que Rouen surge al final de la parte más navegable del Sena, Burdeos fue fundada a orillas de otro gran río francés, el Garona, cuyo larguísimo

estuero en el océano Atlántico (la Gironda) es navegable incluso para buques de gran tonelaje.

Burdeos, rico centro comercial, importante desde sus orígenes, pasó a ser dominio inglés en el siglo XII, como consecuencia del matrimonio de Eleonor de Aquitania y Enrique Plantagenet, rey de Inglaterra, convirtiéndose la ciudad en la principal escala marítima entre ese país y la Francia meridional, especialmente para los navíos cargados con los famosos vinos bordeleses, muy consumidos al otro lado del canal de la Mancha.

La gran prosperidad que dio este comercio a Burdeos duró tres siglos, coincidiendo con el dominio inglés. Luego, siguió un largo periodo de crisis que sólo cesó al iniciarse el siglo XVIII. En el periodo de la Revolución y, posteriormente, durante el Imperio, se produjo otra larga fase de estancamiento, como consecuencia

Vista aérea del puerto de El Havre, situado a la derecha del estuario del Sena, en Normandía. Fundada en el siglo XVI por Francisco I, la ciudad no adquirió importancia hasta comienzos del siglo XIX, cuando se convirtió en punto de partida y llegada de las comunicaciones con América. Destruída en gran parte durante la segunda Guerra Mundial, ha sido reconstruida siguiendo un plan urbanístico muy audaz y original. (A. Perceval)



Las vidrieras de la catedral de Notre-Dame de Chartres constituyen el conjunto más completo y admirable de Francia. La catedral fue edificada, en su mayor parte, en el siglo XIII, incorporando elementos de una construcción románica anterior, destruida por incendios. Ese templo representa la más triunfal y espléndida expresión del gótico en Francia. Las vidrieras más antiguas, las de la fachada principal, se remontan a mediados del siglo XII, y otras, en número de 173, se añadieron durante la reconstrucción que experimentó el edificio. La superficie total de dichas vidrieras supera los 2 000 m². (G. Mairani)

del bloqueo continental impuesto por Napoleón. No obstante, hacia la mitad del siglo pasado, la actividad mercantil de Burdeos volvió a recobrar todo su vigor. Hoy, Burdeos (271.000 hab. y 683.740 en el área urbana) es una ciudad próspera, cuyas actividades productivas y comerciales convergen en su puerto o, mejor dicho, en los dos puertos de que dispone, el marítimo y el fluvial. Este último se encuentra aguas arriba del centro urbano y distribuye el tráfico por el interior. Unido a Agen, Toulouse y Sète a través del canal lateral del Garona y del canal del Mediodía, posee un volumen de tráfico que supera los 5 millones de toneladas al año. El puerto marítimo, situado aguas abajo, en dirección al estuario del Garona, está articulado en una serie de muelles de una longitud total de 21 km, especializados en la carga y descarga de los diversos tipos de mercancías.

Por lo que se refiere a las actividades industriales, una de las más vinculadas a la historia de la ciudad y de su puerto es la refinación del azúcar (importado de las Antillas), que ha favorecido a su vez el desarrollo de la industria pastelería: en Burdeos existen 14 fábricas de galletas que suministran el 7 % de la producción francesa de este sector. La industria química también está íntimamente relacionada con la historia del puerto marítimo, al igual que la de los superfosfatos procedentes de Marruecos.

Otra actividad tradicional de la ciudad es la metalurgia — especialmente la aplicada a las construcciones y reparaciones navales —, mientras que las refinerías y el gran complejo aeroespacial de Dassault, del que proceden los famosos aviones de combate *Mystère* y *Mirage*, son de construcción reciente.

El caza *Mirage* ha dado a Francia un prestigio de primera potencia aeronáutica. Uno de los elementos decisivos en la llamada guerra de los Seis Días fue la intervención de 75 aparatos *Mirage-III* de las fuerzas israelíes. Los modelos más utilizados son el citado *Mirage-III* (que se fabrica en cuatro versiones: para ataque, reconocimiento, entrenamiento, y estándar) y el *Mirage V*.

El panorama de las actividades productivas de Burdeos se completa con la industria vinícola, la más antigua. Las 112.000 hectáreas de viñedos del territorio, que se extienden hasta las puertas de la ciudad (antao existían grandes viñas incluso dentro de sus muros) dan alrededor de 1.300.000 hectolitros anuales de vino tinto y 1.750.000 de vino blanco. Gran parte de ellos se destina al consumo corriente, mientras que lo más selecto de la producción — procedente de los *crus* más acre-



Vista de Angers, con la fortaleza reconstruida por Luis IX el Santo sobre una colina resguardada por el río Maine. El recinto amurallado, en forma de pentágono irregular, reforzado por 17 torreones cilíndricos, encierra un sobrio jardín, la capilla y el pequeño castillo. Angers, que bajo los Plantagenet fue capital de un gran estado feudal (Anjou), tuvo en el pasado importancia estratégica por su posición a las puertas de Bretaña. Favorecida por el tráfico fluvial, se convirtió, en el transcurso de los siglos XVII y XVIII, en un notable centro industrial y comercial. (Beaujard-Cedri-Titus)



Vista aérea de París, con las dos islas de la Cité (en la que se levanta la catedral de Notre-Dame) y de Saint-Louis, unidas a las orillas por una serie de puentes. El más antiguo es el Pont-Neuf, que atraviesa los dos brazos del Sena pasando por un extremo de la Cité, llamado "Vert Galant" (sobrenombre de Enrique IV), y ocupado por un jardín. En la margen izquierda del Sena (a la derecha de la fotografía), se extiende el Barrio Latino, donde se desenvuelve la vida cultural de la ciudad (allí se encuentra la Sorbona y la mayor parte de las facultades e institutos superiores).



En el centro de la fotografía, en la orilla derecha del Sena, se encuentra el palacio del Louvre, sede de uno de los mas ricos museos del mundo y, en el pasado, residencia real. Las dos alas del palacio encierran la plaza del Carrousel, con el Arco de Triunfo, y los jardines del mismo nombre, que continúan en las Tullerías, creadas en el siglo XVI y diseñadas de nuevo en el XVII por Le Nôtre; están flanqueadas por la larga y recta calle de Rivoli. A la izquierda de la fotografía se encuentra el complejo de Les Halles, donde, hasta hace poco tiempo, tenían su sede los grandes mercados centrales de París. (A. Perceval)



Nantes, en el estuario del Loira, en Bretaña, se divide en tres partes; la ciudad medieval, encerrada entre las murallas convertidas en avenidas; la ciudad dieciochesca, al Oeste; y la ciudad moderna, al Sur, en las islas y en la orilla izquierda del Loira. En el centro de la fotografía se ve el núcleo medieval con el castillo de los duques (a la izquierda), comenzado en 1466 y restaurado en los siglos XVII y XVIII, así como la catedral de Saint-Pierre (a la derecha), de estilo gótico tardío. El puerto de Nantes, importante desde el siglo XV, fue dotado, a fines de la última centuria, de nuevas instalaciones que, con los dragados del lecho del Loira, han permitido el acceso a buques de gran tonelaje. (Beaujard-Cedri-Titus)

ditados — se exporta a todo el mundo con la marca prestigiosa de unos nombres que desde hace siglos son, para los entendidos, sinónimos de vino noble.

El excepcional desarrollo de Toulouse

Toulouse (380.300 hab., con un área urbana de 475.890) está situada a orillas del Garona, en el punto en que el río, antes de dirigirse hacia el Atlántico, se encuentra más próximo al Mediterráneo. Su historia es la de un gran centro comercial rico en tradiciones, y su pasado le ha dejado como herencia un excepcional patrimonio artístico y cultural. En los tiempos de César era, con sus 50.000 habitantes, la tercera ciudad de la Galia, mientras que en la Edad Media, tras ser conquistada por los visigodos, se convirtió en la capital del Languedoc (845) y fue gobernada por los condes de la dinastía raimundina hasta que, en 1229, bajo Raimundo VII, el Languedoc fue incorporado a la corona francesa. En este periodo de esplendor, la ciudad se hizo famosa por sus cortes y monasterios y por su "escuela"

de trovadores, que componían poesías en lengua de oc.

Unos dos siglos más tarde, Toulouse atravesó otro periodo de gran prosperidad al convertirse en el centro de la producción y el comercio del *pastel*, el colorante vegetal que servía para teñir de azul las telas. Los ricos comerciantes de la ciudad hicieron construir entonces espléndidas casas, que hoy constituyen algunos de los más bellos ejemplares de la arquitectura local.

Tras un periodo de decadencia, la ciudad volvió a brillar en el siglo XVIII, después de completarse el canal del Mediodía, y el centro urbano adquirió el aspecto que, en esencia, aún conserva. En el siglo XX, especialmente en los últimos treinta años, Toulouse ha conocido un desarrollo excepcional. Su población se ha doblado desde 1940, y a sus tradicionales actividades mercantiles se han añadido numerosas industrias, como la química (Toulouse es el principal productor de abonos nitrogenados de Francia) y la aeronáutica (las famosas fábricas de la "Sud-Aviation", empresa constructora del *Caravelle*, en la que trabajan casi 7000

personas). Estas industrias, junto a otras de vanguardia (electrónica), han dado un gran impulso al nacimiento de laboratorios de investigación y de escuelas de alta especialización, hasta el punto de que, actualmente, Toulouse cuenta con una población de unos 40.000 estudiantes de institutos superiores, además de numerosos investigadores, que en 1975 se cree llegarán a 8000.

Estrasburgo, ciudad europea

La histórica ciudad alsaciana (254.000 hab.), situada a orillas del río Ill, a poca distancia de su confluencia con el Rin, tiene casi dos mil años de antigüedad. Su primer núcleo se remonta al año 15 a. de J.C., cuando los legionarios de Druso fundaron la ciudadela de *Argentoratum*. Durante las invasiones bárbaras, fue conquistada por varios pueblos, entre ellos los hunos. Al final del periodo bárbaro volvió a renacer, recibiendo su nombre actual, *Strateburgum*, es decir "burgo en el camino", ya que está situada en el punto en que se entrecruzan las grandes líneas en dirección Norte-Sur y Este-Oeste,

Toulouse, antigua capital del Languedoc, construida a orillas del río Garona, se caracteriza por el color rosado de sus edificios. De ilustres tradiciones culturales (su universidad se remonta a 1229), la ciudad conoció un periodo de gran esplendor bajo los condes de Toulouse, sobre todo en los siglos XII y XIII, cuando florecían los poetas en lengua de oc: los trovadores. (A. Perceval)



Grenoble: el Hôtel de Ville (siglo XVI) y los jardines públicos. Activa ciudad al pie de los Alpes, en la llanura que se extiende en la confluencia del Isère con el Drac, Grenoble es un lugar de paso del turismo alpino y el centro industrial más importante de los Alpes franceses; gracias al desarrollo de la industria hidroeléctrica, alimentada por las aguas de los montes que circundan la ciudad. (S.E.F.)



Cahors: el puente Valentré, en el río Lot. La capital del departamento de Lot conserva su aspecto medieval. Este puente fortificado del siglo XIV, con tres torres, une la ciudad con la orilla izquierda del río. Otros dos puentes la comunican a su vez con los suburbios industriales. (S.E.F.)



Fontevault: la "cuisine" o "tour d'Evrauld", románica (siglo XII), que forma parte del monasterio fundado a fines del siglo XI. Tiene forma octogonal, con cinco hogares y chimeneas piramidales. En la iglesia de la abadía, adornada con cinco cúpulas, recibieron sepultura los primeros Plantagenet. (S.E.F.)



Mulhouse: el ayuntamiento del siglo XVI. La fachada está decorada con curiosos frescos de la misma época. La parte más antigua de Mulhouse se encuentra en el centro de los modernos barrios industriales. Hilaturas y tejidos de algodón, construcciones mecánicas y eléctricas, productos químicos y artes gráficas hacen de Mulhouse un importante centro industrial de la Francia oriental. (Sorlini)

Patio de la fuente del castillo de Fontainebleau, visto desde el estanque de las carpas. De este castillo, originariamente pabellón de caza, se tienen noticias desde el siglo XII. Más tarde, se convirtió en una de las residencias favoritas de los reyes de Francia. Francisco I lo reconstruyó por completo (1528) en estilo renacimiento, con ayuda de artistas italianos. Fontainebleau es rico en recuerdos históricos. En él vivieron, entre otros soberanos, los emperadores Napoleón I y Napoleón III. (S.E.F.)

en el centro de la fértil llanura alsaciana. Gobernada por los carolingios y, hasta el siglo X, por los lotaringios, pasó después a poder del Imperio Germánico. A partir del siglo XIV fue, durante mucho tiempo, una ciudad libre, aunque sometida a diversas alternativas y luchas internas, en ocasiones muy ásperas. Finalmente, fue incorporada al reino de Francia en 1681. Durante la guerra de 1870 fue semides-truida por los prusianos y, como toda la región, pasó al dominio de Alemania. Después de 1918, volvió a Francia, que la perdió de nuevo entre 1940 y 1945, para recobrarla definitivamente tras la segunda Guerra Mundial. La situación geográfica y el hecho de haber sufrido durante siglos la influencia de varias civilizaciones hacen de Estrasburgo una de las ciudades más europeas del continente; por este motivo, en 1949, fue elegida como sede del Consejo de Europa.

Además de sus tradiciones culturales — fue uno de los primeros centros de la naciente actividad editorial, tras el descubrimiento de la imprenta, que Gutenberg realizó probablemente en el curso de su estancia en Estrasburgo —, la ciudad tiene gran importancia productiva y comercial. Su puerto fluvial, gracias a las canalizaciones que lo comunican con el mar del Norte y con el Mediterráneo, puede acoger navios de mediano arqueo, y tiene un tráfico anual de más de 12 millones de toneladas. La industria, alimentada en gran parte por el movimiento del puerto, está representada en Estrasburgo por varios sectores, desde el metalúrgico (laminadores, fundiciones, máquinas industriales, construcciones mecánicas) al alimentario (laticinios, dulces, pastas, cervezas), así como la industria maderera, las refinerías, los astilleros y las fábricas de tabacos. La actividad comercial es también intensísima, porque el tráfico de mercancías se realiza no sólo en el puerto sino también en la gran estación ferroviaria.

Tours, mercado agrícola

Situada en el centro de la antigua Turena, que corresponde al actual departamento de Indre-et-Loire, Tours fue edificada por sus primeros fundadores en la orilla derecha del Loira. Los romanos, tras conquistarla y destruirla, la reedificaron en la orilla opuesta del río. En la Edad Media, gracias a los tres santos obispos Gaciano, Martín y Gregorio, se convirtió en un importante centro religioso, y en el siglo X, Alcuino fundó en la ciudad una escuela de filosofía y teología que alcanzó gran fama, al igual que las miniaturas de los monjes copistas, autores de algunos manuscritos famosos, co-

mo la Biblia de Viviano y el Evangelio de Lotario. La célebre basílica de Saint-Martin, destruida durante la Revolución, fue el prototipo de las grandes iglesias erigidas en los lugares que constituían metas de peregrinaje. Al terminar la Edad Media, el destino de Tours cambió radicalmente, y la ciudad acabó por convertirse en el centro de una región cuyo solo nombre era sinónimo de alegría de vivir. Todo el valle del Loira, donde fueron edificados los castillos que aún hoy traen a la memoria los ecos de las cortes en que se reunían reyes, príncipes y mecenas, recibió el nombre de "jardín de los reyes". Hoy, Tours es una ciudad de 132.900 habitantes, sede natural de un próspero mercado agrícola, especialmente de vinos, que la región produce en abundancia. Existen también varias industrias (metalúrgica, química, de confecciones, de embalajes). No obstante, la función económica primordial es la realizada por el turismo, debido a que Tours es una de las etapas obligadas de los millones de viajeros que, desde todo el mundo, acuden a visitar cada año los famosos castillos del Loira.

Grenoble, Nantes y Nancy

Grenoble, capital del Isère (165.900 hab., con una conurbación de 407.165), es de origen antiguo. Antes de la época romana, cuando la región estaba habitada por los alóbroges, era ya un núcleo urbano de cierta importancia que recibió el nombre de *Cularo*. En la Edad Media, tras ser gobernada durante largo tiempo por sus obispos, pasó al dominio de los delfines de Francia, que hicieron de ella su capital. Al unirse el Delfinado a Francia, Grenoble quedó como capital de la región. Durante el siglo XVI, en el periodo de las luchas de religión, fue el centro de ásperas disputas.

Este pasado se manifiesta ampliamente en monumentos tales como la catedral; algunas iglesias, especialmente la de Saint-Laurent, que posee una cripta del siglo VIII; el ayuntamiento y el palacio de justicia. Centro comercial y de manufacturas antiguas, Grenoble sufrió un gran periodo de decadencia entre los siglos XVIII y XIX, pero desde hace cien años ha vuelto a adquirir una notable importancia económica. Esta revitalización procede, en





UTILIZACIÓN DEL SUELO EN FRANCIA. La utilización agrícola del suelo es una de las bases de la economía francesa: el 36,2 % de la superficie territorial está ocupado por cultivos; el 25,3 %, por prados y pastos naturales; el 23,8 %, por bosques. Los productos agrícolas se destinan, sobre todo, al mercado nacional, mientras que los vinos son ampliamente exportados. La pesca, que sostiene una notable industria conservera, es particularmente activa en la costa del mar del Norte, en el canal de la Mancha y a orillas del Atlántico.

parte, de las grandes centrales hidroeléctricas alpinas, que, además de constituir una fuente de energía utilizada por varias industrias (siderúrgica, química, de fibras artificiales, de curtidos, alimentarias), encuentran en Grenoble los centros productores de su maquinaria de equipo y manutención. La capital del Isère es además un importante centro de estudios (su uni-

versidad se remonta a 1339), especialmente en el campo nuclear, y la capital de una zona turística, muy atractiva sobre todo para los amantes de los deportes de invierno — Grenoble ha sido la sede de las Olimpiadas de Invierno de 1968 —. En la ciudad se encuentran asimismo numerosos y modernos edificios funcionales, que revelan su constante desarrollo.

Nantes (265.000 hab., con un área urbana de 413.875) es la capital del departamento del Loira atlántico. Está situada a orillas del histórico río, en su confluencia con el Erdre, cuando aquél inicia ya su gran estuario. Esta posición geográfica privilegiada está estrechamente vinculada con la función comercial e industrial de la ciudad. Centro de distribución de las mercancías y materias primas destinadas a Francia occidental, Nantes es la sede de numerosas industrias: alimentarias (fábricas de galletas, conserverías, refinerías de azúcar), metalúrgicas, químicas, mecánicas y navales. Sin embargo, a pesar de que la ciudad ha adquirido una importancia cada vez mayor como centro productivo y comercial, sigue vivo el interés que suscita como antiguo centro histórico dotado de numerosos monumentos. El 13 de abril de 1598, Enrique IV promulgó en ella el célebre "Edicto de Nantes", por el cual se concedía a las Iglesias reformadas una libertad realmente notable y hasta sorprendente en aquellos tiempos en los que el acusado fanatismo religioso degeneraba muy a menudo en sangrientas guerras.

Antigua ciudad romana — *Condivic-tum* —, se convirtió después en *Portus Namnetum* (de donde deriva su nombre actual). En la Edad Media sufrió las incursiones de los normandos, y luego formó parte del ducado de Bretaña. En esta época (1460) se fundó la universidad. El "siglo de oro" de Nantes fue el XVIII, gracias a la importancia cada vez mayor de su puerto en los intercambios con América y la India. En esta época, era también tristemente célebre como la "ciudad de los negreros". Tras un siglo de gran decadencia, volvió a resurgir al iniciarse las modernas actividades industriales. Del pasado de Nantes quedan hoy varios monumentos, como la catedral, el espléndido castillo construido por Francisco II (1466) y los típicos barrios de los siglos XVI y XVII.

Nancy, sobre el río Meurthe (127.800 hab. y un área urbana de 459.120), es la antigua capital del ducado de Lorena. Sede hoy de numerosas industrias, desarrolla también una notable actividad comercial. No obstante, su característica principal es la de ser un importante centro cultural, asiento de varias escuelas nacionales superiores, de una universidad, de un conservatorio y de una escuela de bellas artes y arquitectura. Su actual papel cultural está relacionado con sus tradiciones ducales, especialmente con el período de esplendor que atravesó Nancy en el siglo XVIII, cuando, al lado del antiguo centro medieval, rico en célebres monumentos, se desarrolló la "ciudad nueva", cuyo plano había sido trazado hacia finales del si-



glo XVI por Carlos III "el Grande" de Lorena. Su descendiente, Leopoldo, llevó a cabo diversas obras, pero la ciudad adquirió su aspecto definitivo gracias, sobre todo, a Estanislao Leszczyński, el destornado rey de Polonia a quien fue otorgado el ducado de Lorena (1738). El duque, en colaboración con el gran arquitecto Héré, dio a Nancy la maravillosa joya urbanística de su centro histórico, que gravita en torno a las tres célebres plazas de Stanislas, de la Carrière y d'Alliance.

Agricultura, ganadería y pesca

En 1954, más de una cuarta parte de la población activa francesa — exactamente el 26,7 % — pertenecía al sector primario, es decir que vivía del trabajo de la tierra. Al iniciarse los años setenta, este porcentaje había descendido a menos del

15 %. En otras palabras, de cada cien agricultores o asalariados agrícolas en 1954, cuarenta y cinco han dejado la tierra y se han dedicado a otras actividades, abandonando, la mayoría de las veces, sus lugares de residencia para trasladarse a los centros urbanos.

Una rapidísima transformación

Este solo dato puede bastar para dar una idea de la radical y, sobre todo, rapidísima transformación que se ha producido en la agricultura francesa, transformación que ha provocado notables desequilibrios y también, a veces, tensiones y polémicas. Las causas de esta transformación las constituyen, en parte, los mismos fenómenos acaecidos en todos los países industrializados. Por un lado, el trabajo de la tierra atrae cada vez menos a las jóve-

Las elegantes verjas de hierro forjado y bronce que encuadran la fuente de Afrodita, en la plaza Stanislas de Nancy, una de las plazas más hermosas de Francia. La antigua capital del ducado de Lorena, rica en tradiciones culturales (universidad, escuela de bellas artes, conservatorio), tuvo su momento de máximo esplendor durante el siglo XVIII, bajo el gobierno del ex rey de Polonia Estanislao Leszczyński, convertido en duque de Lorena. (G. Mairani)

El valle del Ródano, al Sur de Valence. El Ródano, que nace del glaciar alpino homónimo y, tras haber bañado el territorio suizo y atravesado Francia meridional, desemboca en el Mediterráneo, al Oeste de Marsella, es el único río francés alimentado por un glaciar y no solamente por las precipitaciones. Pese al número e importancia de sus afluentes y a la vastedad de su cuenca, el Ródano (812 km) tiene un caudal muy irregular, y la navegación por sus aguas es modesta. Más importante es su aprovechamiento para la producción de energía hidroeléctrica. (Beaujard-Cedri-Titus)



nes generaciones, fascinadas más que nunca por el mito de la ciudad y de las "libertades" que ésta ofrece. Por otra parte, la remuneración del duro trabajo del agricultor ha llegado a ser casi irrisoria, especialmente en algunos casos. Por último, el progreso de la técnica agrícola, con el uso cada vez más extendido de máquinas de todo tipo, ha determinado que la demanda de mano de obra tienda a disminuir constantemente.

Otro hecho que se ha añadido a estas causas que podríamos denominar "comunes" del éxodo del campo ha sido la entrada en vigor de las reglamentaciones del Mercado Común Europeo. La agricultura francesa gozaba, antes del régimen comunitario, de una situación relativamente privilegiada: era un mundo cerrado y autosuficiente que estaba en condiciones de equilibrar dentro de sí mismo sus propias contradicciones. Pero la llegada al mercado nacional de los productos de los países comunitarios ha dado fin al monopolio

del abastecimiento interno de la agricultura francesa. En el exterior, ha determinado que los mercados servidos tradicionalmente por productores franceses se hayan dirigido a sus competidores de otras nacionalidades. Todo ello ha hecho necesaria una profunda renovación de las estructuras productivas y distributivas de la agricultura, empresa no exenta de dificultades e incógnitas, pero que ha conseguido ya resultados apreciables, a pesar de que no todos los programas han podido cumplirse.

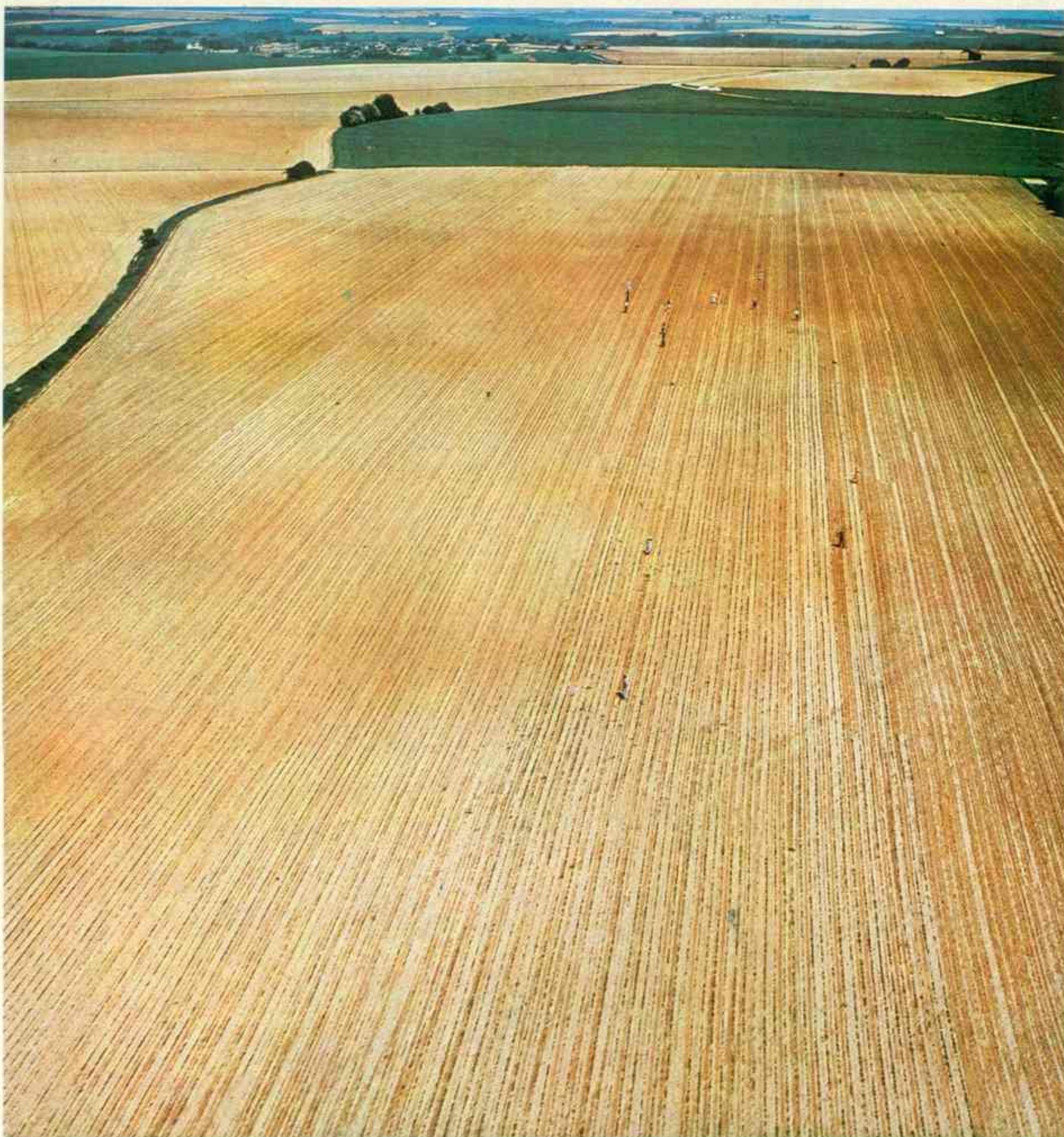
Superficie agraria y fincas rústicas

Un primer dato indicativo es el de la superficie agraria utilizada, lo que atestigua que de una agricultura tradicionalmente extensiva y fraccionada se ha pasado a una explotación más moderna y racional. De un total un poco superior a 50 millones de hectáreas de terreno agrario (el 91 % del territorio nacional), 14 millo-

nes están cubiertos por bosques de propiedad pública o municipal y por superficies forestales pertenecientes a particulares, que no forman parte de fincas rurales o que no son cultivables. Quedan, por tanto, 36 millones de hectáreas utilizadas, de las que 6 millones se cultivan (pastos naturales y bosques). Este territorio está dividido en algo más de 1.600.000 fincas rústicas, fraccionamiento aún elevado pero mucho menor que el de hace sólo tres lustros, cuando una superficie casi igual estaba dividida en 2.300.000 fincas.

Otro dato que atestigua los progresos realizados hacia una utilización más racional de los recursos agrícolas del país, consecuencia directa de esta concentración, es la estadística correspondiente a las actuales dimensiones de las fincas: más de una tercera parte (exactamente el 37,6 %) del terreno agrícola está dividido en fincas de mediana extensión (de 20 a 50 hectáreas), mientras que las de 50 a 100 hectáreas cubren el 18,9 %, y las de

Grandes extensiones de campos cultivados de alubias en las cercanías de Soissons. A partir del siglo XVIII y comienzos del XIX, como consecuencia del aumento de la población urbana, hubo que incrementar la producción destinada al consumo, por lo que se fueron formando en Francia varias zonas agrícolas más o menos especializadas: viñedos en el bajo Languedoc, cereales y remolachas en la cuenca de París, hortalizas, fruta y ganadería en otras regiones. Las alubias de Soissons son muy apreciadas. (Beaujard-Cedri-Titus)



por hectárea, gira en torno a los 5,5 millones de toneladas. La cebada alcanza casi los 10 millones de toneladas al año.

Por último, el arroz ha sido introducido en la Camarga y ha permitido el aprovechamiento de una zona inculta. Los arrozales, que se extienden hasta el bajo Languedoc, dan una producción anual de unas 85.000 toneladas, suficientes para cubrir la demanda interior francesa. Entre las plantas salsoláceas, a las que se destina más de 1.800.000 hectáreas, corresponde un puesto de relieve a la remolacha azucarera, cultivo que ha registrado un

aumento de productividad tal que ha inducido a las autoridades y a los mismos cultivadores a limitarla voluntariamente. En 1968-1969, alcanzó la cifra récord de más de 17.500.000 toneladas, lo que permite a Francia (junto con la caña sin elaborar de los territorios ultramarinos) producir azúcar en cantidad superior a sus necesidades y destinar una parte de ella a la exportación.

Otros cultivos importantes, siempre en el campo de las plantas salsoláceas, son los forrajeros: remolachas, coles, nabos y zanahorias. De ellas se producen más de

43.000 toneladas al año, que son absorbidas enteramente por el mercado interior.

La salsolácea más importante, sin embargo, es la patata, que se extiende por casi todo el territorio nacional, especialmente en el Norte y en Bretaña. En esta última región el cultivo de la patata ha sido potenciado, en los últimos veinte años, con la introducción de nuevas variedades seleccionadas, lo que ha contribuido notablemente a tonificar la deprimida economía agrícola de algunas zonas. De Bretaña, proviene, efectivamente, la mayor parte de la patata primeriza y de siembra.

Frutas y hortalizas

En otro tiempo, las necesidades de fruta y verduras de las grandes ciudades eran cubiertas por el cinturón suburbano de huertos, pero las mayores exigencias — debidas al crecimiento de las ciudades y al aumento del consumo individual — han obligado a introducir cultivos más racionales, intensivos y especializados. Así, el 40 % de las necesidades nacionales francesas se hallan actualmente atendidas por explotaciones agrícolas especializadas, que se concentran en algunas zonas bien definidas: Vaucluse y Bocas del Ródano, Perpiñán, la región de Saint Pol-de-Léon, en Bretaña, Nantes y la región de París. Las explotaciones son, en su mayor parte, de tamaño mediano. El resto de la producción corresponde a los cultivos en pleno campo — se trata casi siempre de cultivos alternados con los cereales — y a los restantes cinturones hortofrutícolas, hoy dedicados esencialmente a las primicias. En total, el terreno destinado a la horticultura y a la fruticultura cubre una superficie relativamente reducida (menos de 1,5 millones de hectáreas, que comprenden las 850.000 de cultivos alternos; un 4 % del terreno agrícola utilizado). Sin embargo, su producción asegura casi el 10 % de la renta agrícola nacional.

La abundante producción hortofrutícola francesa, que desde el punto de vista cualitativo es también de óptimo nivel, ha encontrado hasta hace poco notables dificultades de colocación, derivadas, en su mayoría, de la falta de una estructura distributiva (depósitos, transportes) a la altura de las exigencias del mercado. Se ha dado, sin embargo, un buen paso adelante en este sentido en los últimos diez años, sin contar con que se ha encontrado una salida rentable a la producción al potenciar la industria transformadora.

La producción de vinos

Mayores dificultades, y en este caso todavía muy lejos de hallarse resueltas, ha encontrado y encuentra aún la viticultura, a pesar de la fama que goza en todo el mundo el vino francés — y sin duda merecidamente —. La superproducción vinícola representa, en efecto, uno de los mayores problemas de la agricultura francesa. Hace un siglo, antes de la invasión de la filoxera, los viñedos abarcaban 2.400.000 hectáreas y proporcionaban una media anual de 58 millones de hectolitros; actualmente, la superficie cultivada con viña se halla reducida a menos de 1.400.000 hectáreas, si bien la producción de vino supera, a menudo ampliamente, los 60 millones de hectolitros al año, debido a que se ha conseguido un mejor rendimiento.

La única salida para esta situación viene representada por la reducción del cultivo y la adaptación de los terrenos para otros fines. En este sentido, precisamente, se dirigen los esfuerzos de las autoridades y de las asociaciones de productores. Se trata de erradicar la viticultura de los terrenos fértiles, profundos y frescos, que dan una producción abundante, pero de calidad inferior, y favorecer este cultivo, en cambio, en los terrenos áridos, de rendimiento menor, pero que aseguran un producto de calidad. Estas medidas se desarrollan, sobre todo, a través del INAO, el instituto nacional que tutela los vinos según su denominación de origen. Esta obra de protección afecta a los vinos "con denominación de origen controlada", o "con denominación de origen simple", que representan menos de un tercio del total y que no tienen problemas de colocación, dada su creciente demanda.

Quedan los vinos de "consumo corriente", de muy difícil salida debido a que, a

menudo, dan a la producción un excedente de hasta 10 millones de hectolitros (un sexto del total). La crisis se experimenta, sobre todo, en los cuatro departamentos mediterráneos: Gard, Hérault, Aude y Pirineos Orientales.

Los progresos de la ganadería

Como se ha indicado, la mayor parte de la renta agrícola procede actualmente de los productos de origen animal: carne, leche, huevos y aves. El 63 % que estos productos representan respecto del total de la renta, se halla repartido del modo siguiente: a la carne (bovina, de cerdo y ovina) corresponde el 34 %; a la leche, el 20 %, y el 9 % restante a los otros productos, que se encuentran en constante aumento (principalmente los avícolas).

Además de un aumento, el patrimonio zootécnico francés ha experimentado un notable cambio en su composición. La especie que ha disminuido es, como resulta

Los viñedos de las colinas de Épernay, en la Champagne, se cuentan entre los más apreciados para la elaboración del conocido vino espumoso francés, al igual que los de Reims y Châlons-sur-Marne. El champaña tiene una tradición antiquísima, pero el método de preparación no fue perfeccionado hasta el siglo XVII por un fraile, dom Pérignon, que aprovechó la notable tendencia a espumear de los vinos de esta región. (Fiore)



fácil suponer, la equina, a causa de la creciente mecanización de los transportes y de la agricultura. Así, de casi tres millones de cabezas que existían antes de la guerra, se ha pasado a menos de un millón. Esta cifra, sin embargo, tiende a permanecer estable pese a la paulatina desaparición del caballo como animal de labor, debido a que existe en el mercado una notable demanda de carne de ese animal, sobre todo en París, la Costa Azul y el Norte. El ganado bovino suma más de 21 millones y medio de cabezas, 5 millones de las cuales son terneras de menos de un año, y 11,5 millones son vacas, en su mayor parte lecheras. La raza normanda, con 4,5 millones de cabezas, es la más difundida porque da buen rendimiento, cuantitativo y cualitativo, como suministradora de carne y leche. Todas las razas, no obstante, son objeto de continuo perfeccionamiento con el fin de hacerlas más

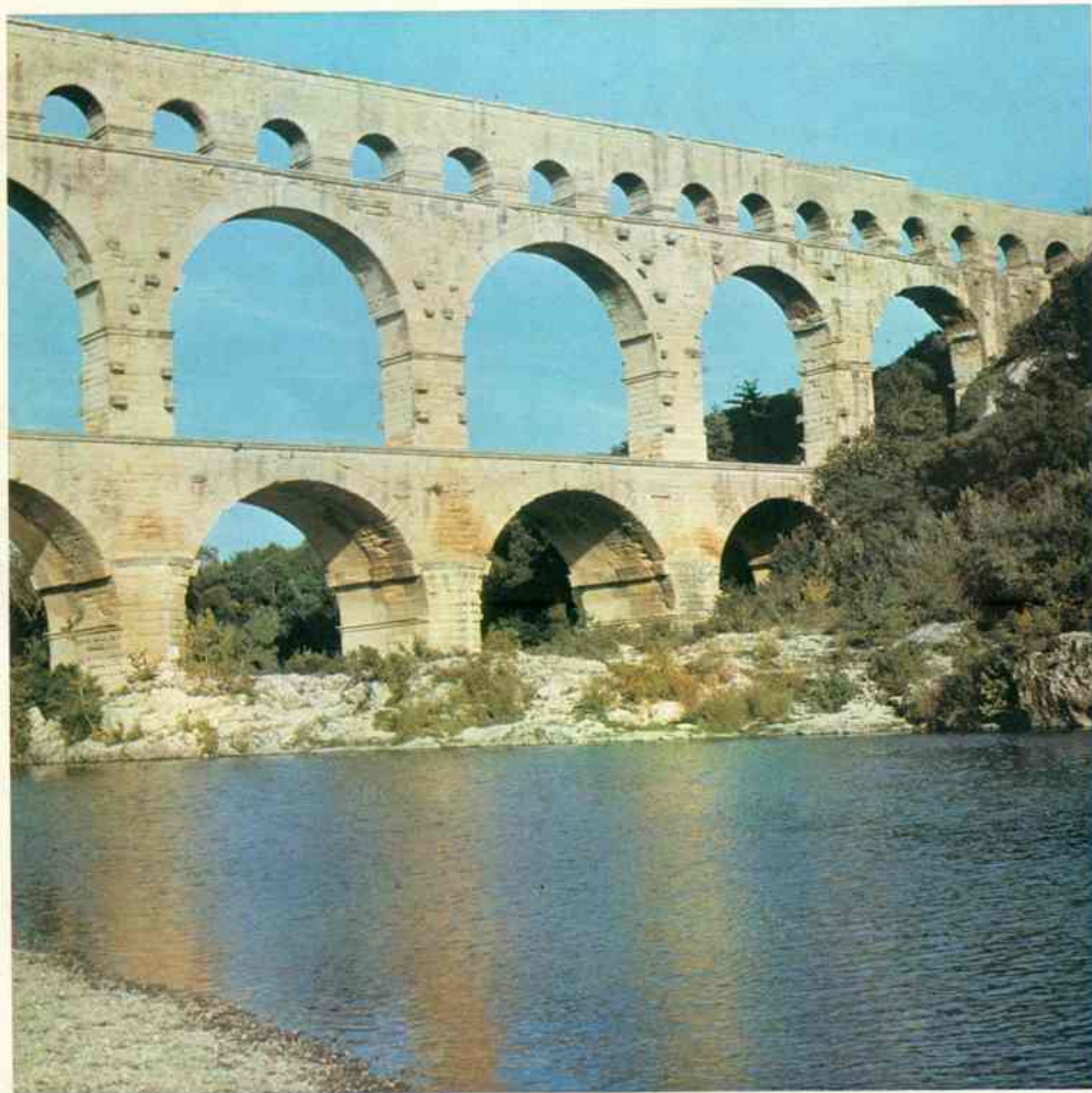
resistentes a las enfermedades, y para obtener características mejores en la carne y en la leche. Gran parte de las mejoras obtenidas debe atribuirse a la práctica de la fecundación artificial, que ha obtenido un desarrollo espectacular. En los centros especializados, que datan de la inmediata posguerra, fueron inseminadas 5000 vacas en 1946; veinte años más tarde, su número llegaba a los 7.200.000. Traducido en términos de producción, el potencial de la cría de ganado bovino francés corresponde a más de un millón y medio de toneladas de carne al año y a más de 250 millones de hectolitros de leche. Esta última producción no se considera todavía satisfactoria, ya que equivale a una media anual por cabeza de sólo 2600-2700 litros, cifra demasiado alejada, por ejemplo, del estándar de más de 4000 litros anuales de las vacas holandesas. Por otra parte, el control sanitario es todavía

escaso. La producción de carne, en cambio, resulta más satisfactoria, tanto desde el punto de vista cuantitativo (Francia se halla capacitada para exportar hasta 100.000 t anuales) como del cualitativo (los dos tercios de la carne se hallan clasificados como "extra" y "de primera").

Al ganado bovino siguen, en cantidad, el ovino y el cabrio: Francia es el único país de la Comunidad Económica Europea en el que este sector del patrimonio zootécnico no sólo no se halla en disminución, sino que registra un crecimiento notable después de la crisis, por lo demás de escasa gravedad, de los años sesenta. Más de la mitad de las ovejas, de los corderos y de los carneros del Mercado Común son franceses, y esa proporción llega al 70 % si se tiene en cuenta el tonelaje de la carne. El ganado ovino francés, casi unos diez millones de cabezas, se destina principalmente al consumo de carne, de la que proporciona una media anual de 120.000-130.000 toneladas. Es notable asimismo la producción de leche: alrededor de 6 millones y medio de hectolitros, la mayor parte de los cuales se destinan a la fabricación de un queso famoso, el Roquefort. La lana, en cambio, con sus 14.000 toneladas anuales, sólo cubre el 10 % de las necesidades del país. A los diez millones de ovinos hay que añadir un millón de cabezas de ganado cabrio, distribuido en el Centro-Oeste y el Sudeste y que dan casi tres millones de hectolitros de leche al año, de los que se obtienen preciados quesos.

El ganado porcino supera los 10 millones y medio de cabezas, y su número aumenta constantemente: la cría, tradicional en Francia, donde el consumo de carne de cerdo está muy difundido, se lleva a cabo tanto en las haciendas como en instalaciones situadas junto a industrias alimentarias (principalmente las queseras) que utilizan para el engorde de los animales algunos de sus subproductos (suero y residuos de cereales). Las razas francesas tradicionalmente criadas en el pasado han sido sustituidas hoy, en gran parte, por la *large-white*, de origen inglés. No obstante, existe todavía un buen número de cerdos de raza indígena *blanc de l'Ouest* y de origen danés, adecuados para el engorde.

La avicultura, por último, es el sector zootécnico que en la segunda mitad de los años sesenta ha registrado las mayores transformaciones económicas y técnicas. Considerada en otro tiempo como una actividad "menor", gracias al desarrollo de las técnicas de cría se ha convertido en una verdadera producción en masa, tanto en lo que se refiere a la carne como a los huevos. El 8 % de la renta agrícola procede hoy día de este sector, que da anualmente cerca de 600.000 toneladas de car-



El acueducto romano sobre el río Gard, en el Languedoc. El Gard atraviesa el departamento al que da nombre, por un valle muy pintoresco, y antes de desembocar en el Ródano, cerca de Beaucaire, pasa bajo el famoso puente de tres arcos construido en el siglo I. En la última hilera de arcadas se apoya la conducción que llevaba a Nîmes el agua que manaba de una fuente en las proximidades de Uzès. (E. Dulevant)



ne y casi 10 millones de toneladas de huevos, a las que vienen a sumarse más de 200.000 toneladas de carne de conejo, cuya cría está en continuo aumento. Se observan, no obstante, y sobre todo después de la definitiva liberalización de los intercambios en el área comunitaria, síntomas de superproducción, de modo que las autoridades tienden ahora a estabilizar la producción en los niveles alcanzados.

El patrimonio forestal

El patrimonio forestal francés, que cubre cerca de 13 millones de hectáreas, es actualmente el tercero de Europa después

de los de Suecia y Finlandia. Su porcentaje, respecto del territorio nacional, es también muy alto: el 23,8 %. Independientemente de su fundamental importancia económica, el bosque francés contribuye a mantener un particular equilibrio ecológico en el país. Su función es vital, sobre todo en las zonas montañosas, donde asegura la protección del suelo de la erosión y regulariza el régimen de las aguas. Hay que tener también presente el hecho, de relevante importancia social, de que en una época de progresiva urbanización e industrialización, el bosque francés cumple el cometido precioso de asegurar vastas zonas verdes en las cercanías de los

centros urbanos, funcionando a modo de "pulmón". Se comprende, pues, que las autoridades locales y estatales — por otra parte directamente responsables, como propietarias, de más de un tercio del patrimonio forestal — desarrollen una continua obra de protección y ampliación de las áreas de bosque. Así, el Fondo Forestal Nacional (*Fonds forestier national*), creado en 1946, ha llevado a cabo, en el curso de casi veinte años, la repoblación de más de 1.100.000 hectáreas, distribuidas del siguiente modo: 380.000 hectáreas (el 34 %) en terreno pelado, sobre todo con el fin de hacerlo compacto y consolidarlo; 360.000 (32 %) como enriqueci-

La fértil campiña cerca de Brie-Comte-Robert, al SE. de París. Las grandes extensiones de campos cultivados (cereales y remolacha), interrumpidos por hileras de árboles y zonas de bosques, constituyen las principales características del paisaje de la región parisina. (Beaujard-Cedri-Titus)

miento de bosques depauperados: 285.000 (26 %) para sustituir los árboles destruidos por los incendios (hay que tener presente que las pérdidas debidas al fuego han sobrepasado las 400.000 hectáreas); y, por último, han sido creadas 90.000 hectáreas (8 %) de nuevas plantaciones. Junto con la obra de la Oficina Nacional Forestal (*Office national des Forêts*), que asegura en los bosques demaniales y comunales el mantenimiento de una protección apropiada, y desarrolla una activa acción de consulta y de estudio al servicio de los propietarios privados, se calcula

que las medidas adoptadas permiten asegurar un aumento del potencial productivo de los bosques por lo menos en unos 4,5 millones de m³ al año.

Actualmente, los bosques franceses (que pertenecen en un 14 % al Estado, en un 21 % a los organismos locales y en un 65 % a propietarios privados) tienen una producción anual de 17.000.000 de m³ de madera para trabajar, y de 7.500.000 de m³ de madera para la industria. De los 20 millones de m³ para leña se ponen a la venta poco más de 4 millones de m³, cifra que tiende constantemente a disminuir.

El reparto de las áreas forestales en las varias especies no puede ser considerado todavía satisfactorio. Los árboles resinosos y las latifoliadas tiernas, es decir aquellos cuya madera es objeto de mayor demanda por parte de la industria (papel, madera prensada, fibras textiles, plásticos, etc.), no rebasan el 33 % del total. Por tanto, habrá que proseguir todavía durante largo tiempo la obra de "reconversión" que afecta, sobre todo, a las zonas forestales de la cuenca parisina. Por el contrario, los bosques resinosos de los Vosgos, del Jura y de los Alpes representan ya para estas regiones una sólida fuente de prosperidad.

Recursos marinos poco explotados

Con sus 2700 km de costa, Francia es uno de los países de Europa más favorecidos para la pesca marítima. La cantidad de pescado desembarcado anualmente varía en torno a las 790.000 toneladas: resulta evidente, por lo tanto, que el consumo de pescado y, en consecuencia, su producción se hallan relativamente poco desarrollados en Francia.

Al permanecer casi estable el volumen de la producción y mejorar necesariamente la productividad, disminuye de forma constante el efectivo de pescadores. Asimismo, la capacidad de la flota pesquera es inferior a la de antes de la guerra. Como contrapartida, la calidad de la producción ha mejorado. Los dos tercios de la actividad global corresponden al pescado fresco. Las especies predominantes son los arenques, cuyo mercado ofrece algunas perspectivas de expansión; la sardina, de producción bastante irregular; el atún, cuya captura podría aumentar de manera notable; la caballa y, finalmente, la merluza, que es objeto de gran demanda.

La gran pesca del bacalao (principalmente de Fécamp y en Burdeos) proporciona cerca de la octava parte del tonelaje de pescado desembarcado: un tercio de la producción es exportado al Brasil y a Portugal. La pesca de los crustáceos no puede aumentar debido a la despoblación de los fondos. Pero el cultivo de ostras se halla en plena expansión. Los principales centros o "distritos" son los de Cancale, Port-des-Barques, Marennes-Oléron y Arcachon. La bahía de Aiguillon proporciona los dos tercios de la producción francesa de mejillones.

Los puertos de pesca más importantes se encuentran en el canal de la Mancha y en el Atlántico: Boulogne-sur-Mer, Lorient, Concarneau (atún), la Rochelle, Louarnenez y Dieppe; vienen luego Saint-Malo, Les Sables-d'Olonne, Cherburgo, Le Guilvinec, Saint-Juan-de-Luz, Etel, Arcachon, etc.



En las proximidades de Saint-Rémy-de-Provence (Bocas del Ródano), se descubrieron en 1921 las ruinas de la Glanum romana, ciudad de la Galia narbonense. Los principales monumentos se remontan al período de mayor esplendor, que fue la época de Augusto. Dichos monumentos son: el acueducto, las termas, el arco (a la izquierda) y el mausoleo (a la derecha). Ilamado de los Julios debido al hecho de que, durante largo tiempo, las dos estatuas que se hallan situadas en la rotunda superior se consideraron como una representación de las imágenes de los sobrinos de Augusto. (G. Mairani)



Intimamente relacionada con la pesca se encuentra la industria conservera, que ocupa a 17.000 personas.

La industria alimentaria

Estrechamente vinculado al desarrollo de la agricultura se encuentra el de las industrias agrícolas y alimentarias, que en los últimos años han experimentado un constante aumento de la cifra de negocios. En la actualidad, con un total de cerca de 45.000 millones de francos corrientes al año, la industria agrícola alimentaria es la mayor de Francia. Entre sus sectores, ocupa el primer puesto el que agrupa el azúcar, los productos destilados y las bebidas, al que siguen, por orden, la industria láctea y quesera, la panificadora y pastelera, la de cereales y harina, las conservas, las grasas y, por último, la industria pesquera.

Al igual que la agricultura, de la que ha experimentado todas sus vicisitudes, la industria alimentaria ha encontrado y encuentra todavía a menudo algunas dificultades, que las autoridades y los productores tratan de resolver con medidas diversas. El ejemplo típico de esta situación viene dado por la industria de la mantequilla, que a pesar del aumento del consumo interior, se ha visto en la necesidad de encontrar en la exportación una

salida a sus excedentes, pero esta medida tropieza con dificultades, ya que a los países de la Comunidad Económica Europea, en su conjunto, les sobran grandes cantidades de este producto. Una de las consecuencias de tales dificultades ha sido el progresivo descenso del porcentaje de la mantequilla de granja respecto del total de la producción, y el aumento proporcional de la cantidad de mantequilla fabricada industrialmente, quizá menos apetitosa, pero preferida en los mercados extranjeros por sus características de mayor uniformidad y garantía higiénica.

Otra industria que utiliza como materia prima la leche es la quesera, que goza en el país de una tradición antiquísima. Son más de 300 los quesos franceses, de los cuales casi las dos terceras partes son producidos mediante sistemas artesanos y semiartesanos. No existe región ni rincón de Francia que no pueda ofrecer "su" queso típico, cuyas características dependen de una serie de factores peculiares: el clima, el tipo de pastos, el uso de procedimientos e ingredientes especiales y época del año. Por esta razón, la mayor parte de los quesos franceses son desconocidos fuera de las fronteras del país: su producción, necesariamente ligada a métodos artesanos, es muy reducida, de modo que sólo llegan al extranjero los quesos aptos para ser fabricados en gran escala.

Actualmente, se producen en Francia más de 600.000 toneladas al año de quesos elaborados con leche de vaca, mientras que se utilizan para la fabricación de otros tipos de quesos cerca de 600.000 hectolitros de leche de oveja y unos 2 millones de hectolitros de leche de cabra. Las exportaciones rebasan la cifra anual de 100.000 toneladas.

Entre las otras industrias subsidiarias de la agricultura, ocupan un lugar preminente la de los bizcochos, la bizcochada y los alimentos dietéticos (más de 100.000 t al año); la del chocolate y la pastelería (la cuarta del mundo, con más de 320.000 t), y la industria de la cerveza (Francia es el sexto productor mundial y el segundo dentro del Mercado Común, con más de 20 millones de hectolitros al año). Por último, las destilerías (cerca de 5 millones de hectolitros de alcohol puro y otros destilados) y la industria de los zumos de fruta, y representan una notable salida para la producción: más de 1.200.000 hectolitros al año, en su mayor parte extraídos de manzanas, peras y uvas.

El problema de la energía

Cuando el carbón representaba la única fuente de energía industrial, esto es, aproximadamente durante el período 1830-1920, Francia era considerada como un

Una manada de caballos en la Camargue. Situada al Sur de Arles, entre los dos brazos principales del delta del Ródano, esta región, rica en lagunas y estanques salados, es muy conocida por sus ganaderías de toros de lidia y por sus caballos de pura raza. (G. Mairani)



Vista aérea de Auxerre, junto al río Yonne. En el centro, se eleva la gran catedral de Saint-Étienne (siglos XIII-XIV), de estilo gótico. Muy dañado durante las guerras de religión, el edificio posee espléndidas portadas, ricas en esculturas. Auxerre, en el centro de una región famosa por sus vinos (Chablis), es una dinámica población que desarrolla una activa vida industrial (máquinas, herramientas, muebles, instrumentos musicales, confecciones). (Beaujard-Cedri-Titus)

país no favorecido, incapaz de rivalizar con las grandes potencias económicas. En efecto, hacia 1900, su producción de 33,4 millones de toneladas de carbón sólo representaba 850 kg por habitante, mientras que el Reino Unido superaba los 5400 kg, Bélgica los 3500, los Estados Unidos los 3200 y Alemania los 2300. Era entonces el final de la era victoriana, y la gran preponderancia de Inglaterra se manifestaba por el prestigio de sus industrias manufactureras y por las masivas exportaciones de carbón, que le aseguraban el dominio económico sobre continentes enteros. Desde entonces, el mundo ha conocido, en el espacio de medio siglo, una segunda revolución industrial tan profunda como la primera: con el descubrimiento de nuevas fuentes — energía hidroeléctrica, petróleo, gas natural, energía nuclear —, el carbón ha sufrido una seria competencia que ha provocado el rápido descenso de su importancia.

En Francia, donde los recursos petrolíferos nacionales son todavía débiles, la evolución no ha sido muy rápida: el carbón representa aún más del 60 % de la energía producida en el país (el 92 % en 1929). La producción nacional (40,5 millones de t) deja un déficit que debe cubrirse con importaciones, ya que el consumo anual de Francia es de 60-70 millones de toneladas.

Los problemas regionales del carbón

Antes de la guerra, la cuenca del Norte y del Paso de Calais era decididamente la más importante y aseguraba cerca de las dos terceras partes de la producción francesa. En la actualidad, esta región proporciona todavía la mitad, pero las difíciles condiciones en que se desarrolla el trabajo y la incertidumbre frente al futuro disuaden a los jóvenes de trabajar en las minas, por lo que debe recurrirse a la mano de obra extranjera.

Lorena, que antes de la guerra aparecía como la pariente pobre, ha aumentado su producción de carbón y proporciona hoy el 30 % del total. Los estratos son más ricos y regulares que en la cuenca septentrional, y el rendimiento medio por minero y día es de unos 3700 kg frente a los 1800 del Norte. Los procedimientos adoptados después de la guerra permiten la destilación del carbón de Lorena, es decir su transformación en coque (utilizado en los altos hornos de las cercanías) y en gas (transportado hasta París). Además, se recuperan subproductos que sirven como materia prima para la industria química.

Toda la zona minera de Forbach-Faulquemont-Carling ha adquirido un aspecto de "país nuevo", con sus modernas instalaciones y sus ciudades obreras bien orde-

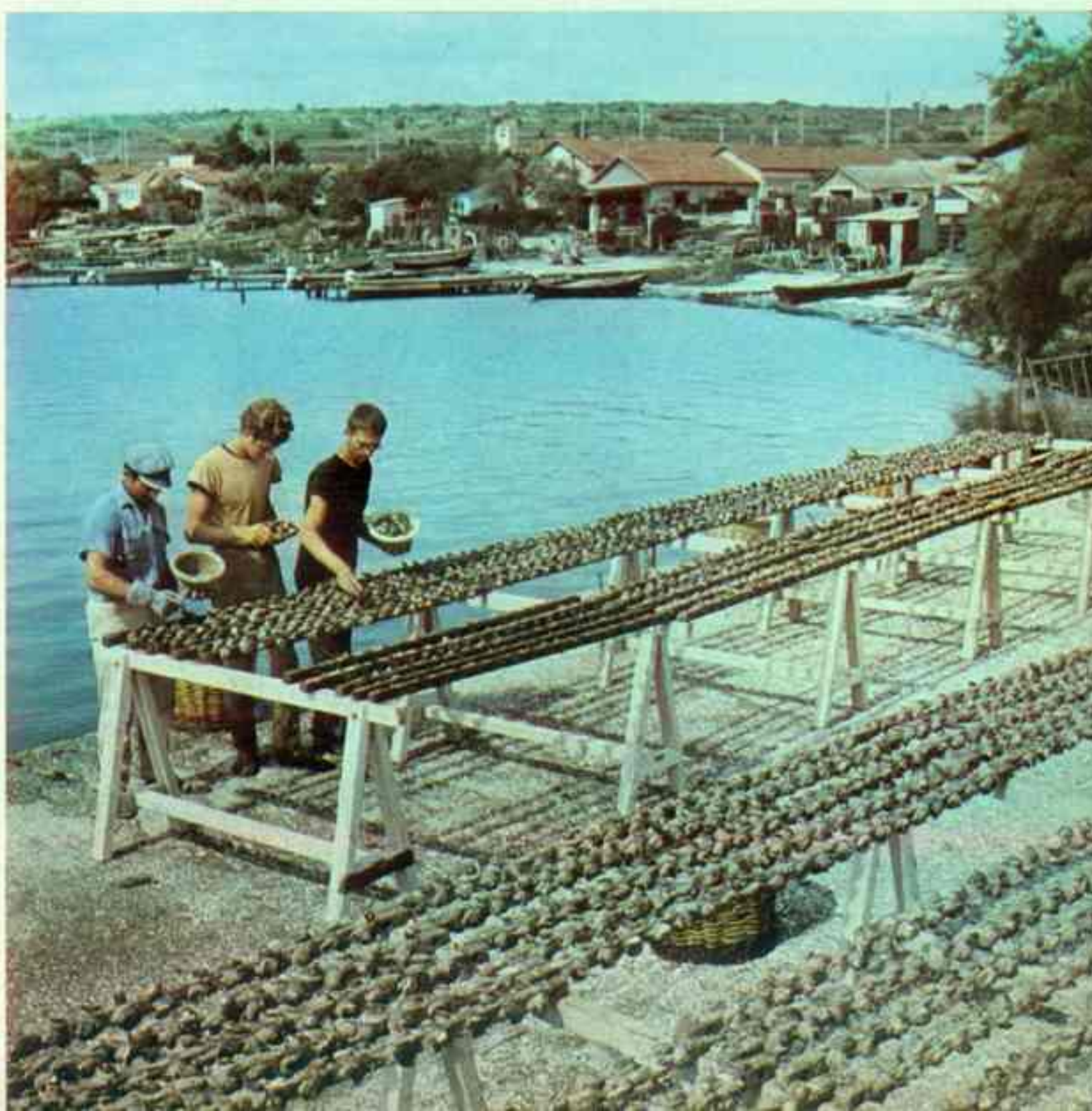
nadas: la población ha experimentado un aumento del 30 % en veinte años.

En Borgoña, la cuenca de Blanzay mantiene su puesto y es un interesante ejemplo de adaptación a las exigencias de la economía moderna. En la cuenca llamada de las Cevenne, la extracción continúa normalmente en Alès; en cambio, en Graissessac, las minas subterráneas se cierran, en tanto la actividad se desarrolla a cielo abierto. En Aquitania, la extracción prosigue en Carmaux; en Decazeville, se explotan las minas al aire libre, hasta su completo agotamiento. En los Alpes, el pequeño yacimiento de La Mure produce antracita muy apreciada en la región. En cuanto al resto, en Provenza el carbón ofrece buenas posibilidades: las minas presentan excelentes condiciones para la utilización de material moderno que permite una automatización muy completa del trabajo: el rendimiento alcanza casi los 4900 kg. El carbón tiene en Francia dos tipos de clientes: los tradicionales y los del futuro. Entre los primeros, las fábricas de gas y los transportes irán reduciendo cada vez más la demanda (utilización del gas natural, electrificación de los trenes, desaparición de las calderas de vapor para la navegación), mientras que las industrias y los hogares mantendrán probablemente el consumo en el nivel actual. Entre los clientes del futuro, y en líneas generales, se puede predecir un aumento de demanda de carbón: para cubrir las necesidades de coque en la carboquímica; para la producción de energía eléctrica (en Europa, dos tercios de la electricidad producida son de origen térmico), y para la calefacción de grandes complejos.

Los progresos de la industria eléctrica

La energía hidroeléctrica fue la primera en hacer la competencia al carbón. Ya en 1882 Aristide Bergès, utilizó, cerca de Grenoble, la primera conducción forzada de 500 m, consiguiendo producir electricidad gracias a las dinamos industriales que empezaban entonces a difundirse. Sin embargo, las instalaciones eléctricas sólo pudieron desarrollarse realmente a partir de 1897, con la aparición del alternador y del transformador. Los Alpes, gracias a su actividad industrial, señalaron un avance importante. Pero fue en los Pirineos donde la central de Orlu consiguió, en 1910, batir el récord mundial de altitud de caída (936 m) y alimentar la primera línea de 55.000 V, permitiendo el transporte de la energía a más de 100 km de distancia.

En el periodo entre las dos guerras, se construyeron en Francia algunas grandes



Arriba: vista aérea de los cultivos de ostras en Marennnes (Charente maritime). La ostricultura se practica en las costas atlánticas, según un sistema que se remonta al siglo XVII: los moluscos se engordan en alvéolos o "claires", donde se alimentan de microorganismos en suspensión en el agua. Las ostras verdes de Marennnes adquieren su tonalidad y su característico sabor gracias a cierta alga. A la izquierda: labor de limpieza de las ostras. (Beaujard-Cedri-Titus)

En el departamento del Loira Atlántico, junto a las orillas septentrionales del estuario del río Loira, se extiende una amplia zona de llanuras bajas y húmedas, a menudo pantanosas, que lleva el nombre de Grande Brière. A lo largo de la costa, se ha ido desarrollando desde antiguo la pesca y, por otra parte, es intensa, sobre todo, la actividad turística y balnearia, que se centra especialmente en La Baule y en las aglomeraciones próximas, como Pornichet y Le Pouliguen. En la fotografía puede verse una vista aérea de Le Pouliguen, con su pequeño puerto deportivo. (Beaujard-Cedri-Titus)



presas y potentes centrales. En los Alpes y en los Pirineos, se trata generalmente de elevados saltos de agua de flujo poco regular que alimentan la industria eléctrica y, accesoriamente, las líneas férreas. En cambio, el Macizo Central, como consecuencia de su relieve y de su situación geográfica, ofrece un flujo que puede ser concentrado en las horas punta y proporcionar, así, energía de elevado valor a toda la red nacional. La primera de estas grandes presas fue construida en Eguzon; hoy es muy importante el complejo de Sarrans-Brommat.

En la inmediata posguerra, debido a que la escasez de electricidad se había hecho muy alarmante y de ningún modo se preveía que la construcción de centrales térmicas fuera a convertirse, unos años más tarde, en un medio para absorber los excedentes de carbón, se emprendió un plan de desarrollo sin precedentes. Se

inauguraron docenas de presas que aumentaron la productividad hidráulica, y se instalaron asimismo centrales térmicas. De esta forma la producción total de electricidad aumentó notablemente.

Aunque, en la actualidad, esa producción total de electricidad en Francia supera los 125.000 millones de kWh, y aumenta con un ritmo anual de cerca del 10 %, el potencial hidroeléctrico del país continúa siendo elevado, y su margen de expansión es considerable.

La casi totalidad de este potencial se encuentra al Sur de una hipotética línea La Rochelle-Estrasburgo, mientras que la industria francesa se encuentra concentrada en el Norte. Semejante estado de cosas implica onerosos transportes de corriente a gran distancia, que constituyen un gravamen sobre el costo de la energía; es ésta una de las razones que apoyan una expansión industrial hacia el Sur.

Las zonas productoras de energía eléctrica son bastante numerosas. La más septentrional es la constituida por el Rin, desde Basilea a Estrasburgo. Las ocho centrales movidas por el agua del río, conducidas por el gran canal de Alsacia, pueden generar 6500 millones de kWh. El potencial del Macizo Central se halla valorado en 21.000 millones de kWh al año, de los que actualmente se utilizan 7000. Los Pirineos y el Garona superior representan 11.600 millones de kWh, de los que se usan unos 4500.

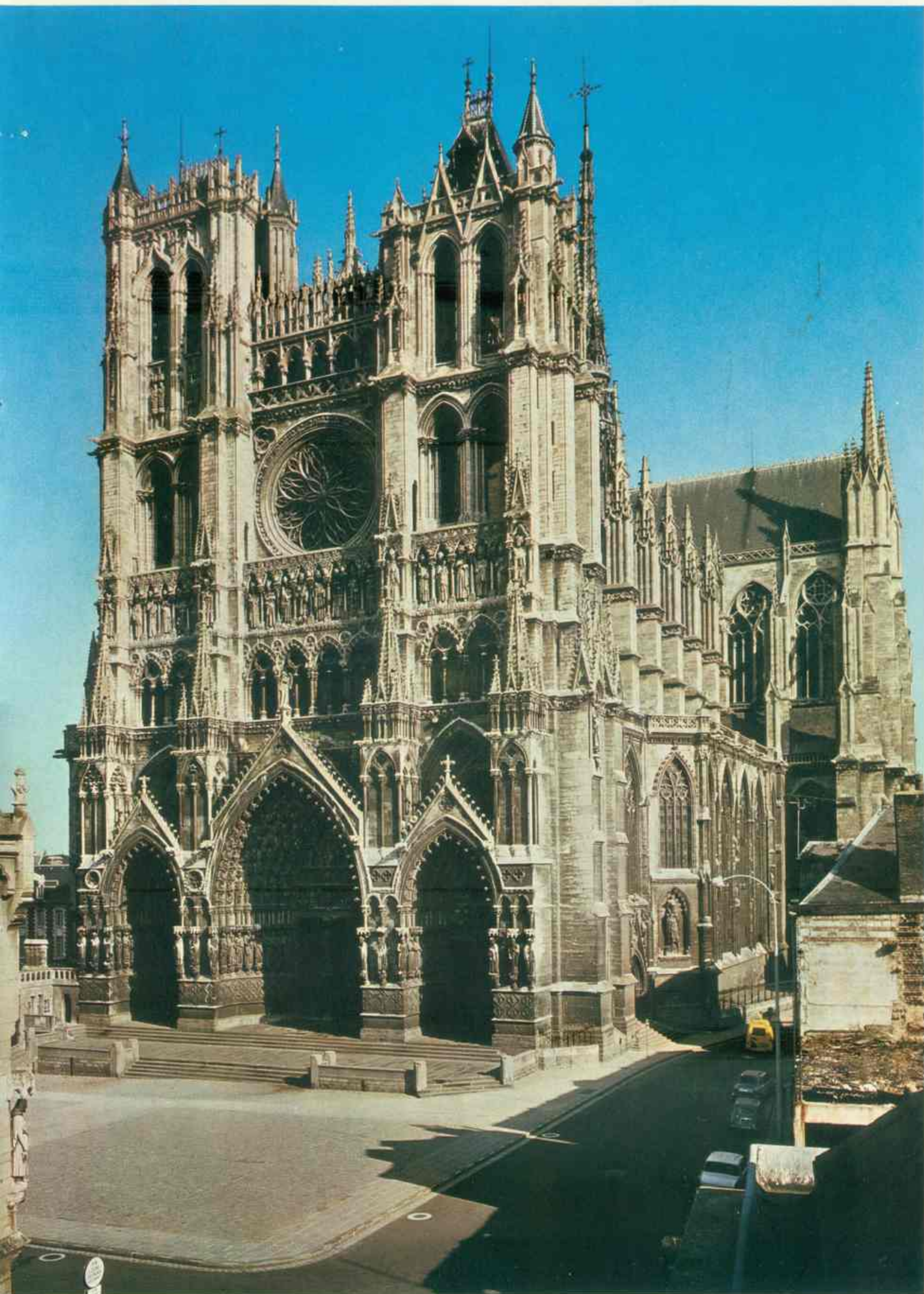
Pero la mayor parte del potencial hidroeléctrico se halla concentrado en la cuenca del Ródano. En particular, en el Jura, el Arve y los ríos de la Alta Saboya, la cuenca del Isère y, por último, en el mismo Ródano, con 15.000 millones de kWh, de los que se utilizan más de 4000.

La derivación del Durance, que puede producir por lo menos 2300 millones de kWh en cinco centrales, ha permitido modernizar y extender la red de regadío del bajo Durance. Su flujo se halla regulado por la gran presa de tierra de Serre-Ponçon, al Sur de Gap. Esta abundancia de energía de la Francia sudoriental acaba por señalar el contraste entre la distribución geográfica de la industria y la de los recursos naturales. La situación no parece tampoco modificada después de la construcción de la primera central mareomotriz: la del Rance (544 millones de kWh). En efecto, la utilización de la fuerza de las mareas parece implicar un costo bastante elevado, y se desistirá de realizar más inversiones de esta modalidad de centrales, si las nucleares consiguen proporcionar a la Francia occidental una energía económicamente más ventajosa.

Se halla también muy desarrollada la investigación sobre la energía solar. En 1968, se inauguró el horno solar de Font-Romeu-Odeillo-Via, con una potencia de 1000 kWh, que, con el Phoenix (Arizona), es el más potente del mundo.

El descubrimiento de los hidrocarburos

El avance en materia de productos petrolíferos ha sido verdaderamente espectacular. En 1929, la producción nacional de petróleo era prácticamente nula, pero la situación geográfica del país aseguró muy pronto una gran capacidad de refinación, dado que los estuarios atlánticos y la desembocadura del Ródano eran lugares privilegiados para recibir el petróleo bruto y expedir los derivados. Las refinerías, a las que se suman los establecimientos petroquímicos, eran bastante grandes y modernas al principio, pero han terminado por adquirir proporciones realmente gigantescas.



La catedral de Notre-Dame, en Amiens, la mayor iglesia de Francia. Construida entre 1220 y 1288, y restaurada en el siglo XIX por Viollet-le-Duc, ofrece uno de los más bellos complejos escultóricos del siglo XIII. Entre las numerosas estatuas que adornan este templo, son famosas las del Cristo llamado "Beau Dieu d'Amiens", en la portada central, y la de la "Virgen dorada", en la puerta de la nave meridional. Amiens, conocida desde la Edad Media por su comercio de paños de lana, continúa siendo hoy día un importante centro textil. (Larousse)

El modernísimo edificio de la radiotelevisión, en Passy, antigua aldea a orillas del Sena, en la extremidad occidental de París, convertida hoy en barrio de la capital. Toda la parte del Oeste de París, siguiendo los límites del Bois de Boulogne, es reciente y ha registrado en los últimos años una actividad constructora intensísima, con barrios residenciales en Neuilly, prolongación del elegante distrito de la Étoile. En cambio, al Este, Norte y Sur de la ciudad, en las zonas periféricas aún siguen predominando las casas antiguas. (A. Perceval)







Vista aérea de las minas de carbón de Lens (Paso de Calais), uno de los principales centros hulleros de Francia. El paisaje es el característico de las regiones mineras: montañas de escorias e instalaciones en superficie para la selección y las distintas fases de la elaboración del carbón. A lo lejos, las viviendas de los mineros y de los obreros. Las cuencas del Norte y del Paso de Calais, suministran por sí solas casi la mitad del carbón extraído en toda Francia (que, en total, alcanzó la cifra de 40.584.000 toneladas en 1969). (Beaujard-Cedri-Titus)

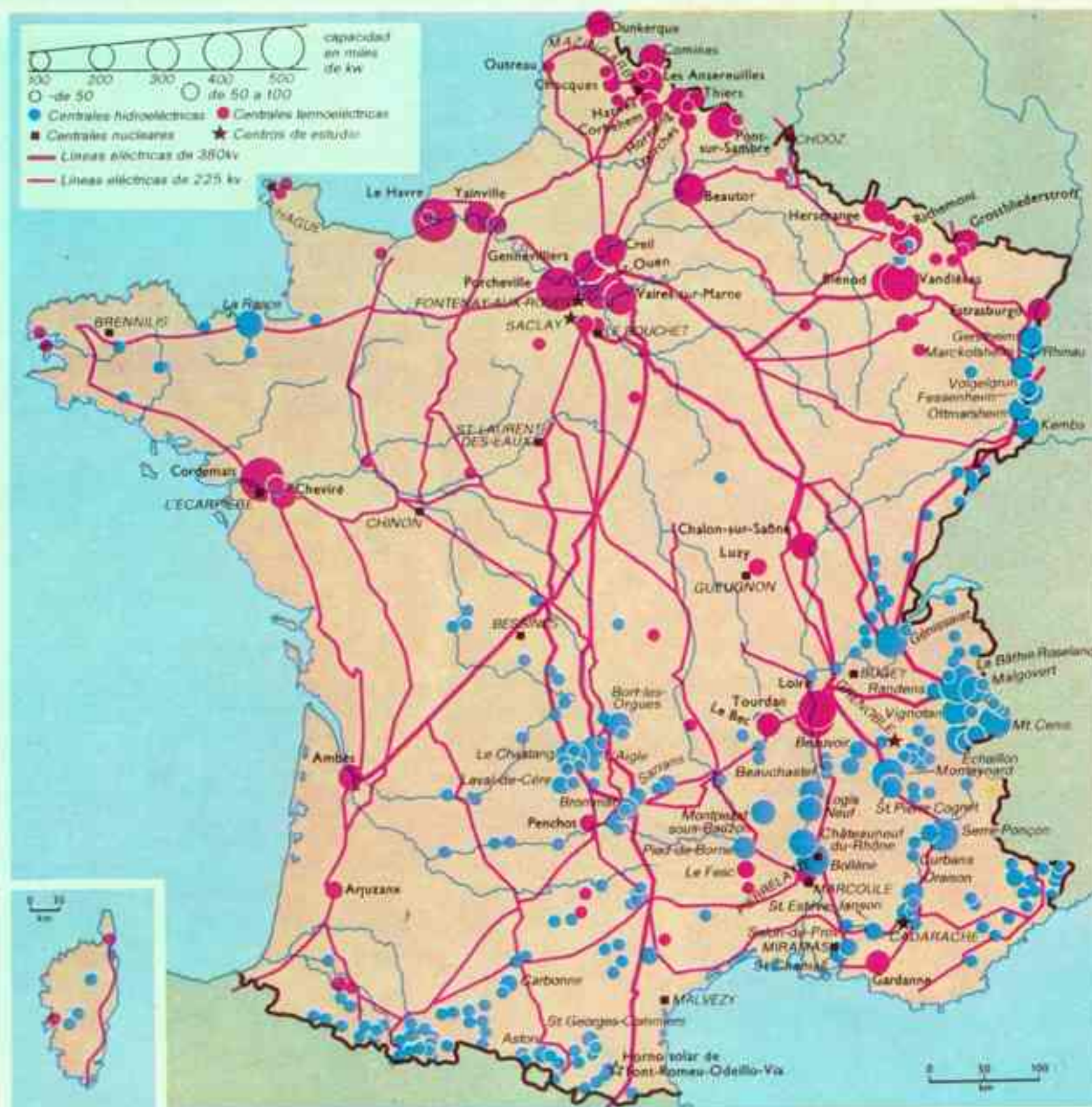
Hasta 1950, el consumo francés era totalmente tributario de las importaciones de ultramar (con excepción del insignificante yacimiento de Pechelbronn). En dicho año, el programa de investigación metódica emprendido para poner fin a tan onerosa situación dio ya un primer resultado digno de tenerse en cuenta, con el descubrimiento de un yacimiento de petróleo en Lacq, cerca de Orthez. Poco después, un nuevo yacimiento todavía más importante era localizado en las proximidades del estanque de Parentis (Parentis-en-Born), en las Landas. Las prospecciones se realizan activamente, desde entonces, en todos los terrenos sedimentarios capaces de contener el tan codiciado petróleo.

Las perforaciones pueden revelar la presencia de otro hidrocarburo también precioso: el gas natural o metano, que en Europa tiene el precedente de las importantes extracciones del valle del Po. Hasta hace pocos años, los recursos franceses de gas natural se limitaban al yacimiento de Saint-Marcel, descubierto en 1942, con una producción de 250 millones de m³. Pero un hecho mucho más importante se produjo en 1954 con el descubrimiento progresivo, bajo el yacimiento petrolífero de Lacq, a 3500 m de profundidad, de una amplia bolsa de gas sulfuroso cuyo volumen supera, probablemente, los 300.000 millones de m³. Una vasta red de metanoductos, como el que llega hasta Toulouse, distribuye el gas a las diversas regiones de Francia.

La energía nuclear

El carbón, amenazado ya por el desarrollo de los productos petrolíferos — cuyo transporte es menos costoso y cuya utilización resulta más fácil —, corre el riesgo de ser totalmente suprimido del mercado de la energía cuando el átomo haya ocupado el puesto que le corresponde en el mundo industrial.

La materia prima actual, el uranio, se encuentra en las rocas cristalinas. Francia tiene una buena provisión de ellas: algunos yacimientos uraníferos se encuentran ya en estado de explotación en el Limousin (Bessines-sur-Gartempe, La Crouzille), en los montes de la Magdalena, en el Morvan, en el Macizo Central y en la región del Loira, garantizando a Francia su completa independencia en el campo de los combustibles nucleares. El mineral de uranio se trabaja en las instalaciones de Malvézy (cerca de Narbona), de Bessines, de L'Ecarpière, de Buchet y de Pierrelatte. Las primeras centrales atómicas se han instalado a orillas del Ródano, en Marcoule, y del Loira, en la confluencia con el río Vienne (Avoine), cerca de Chi-



PRODUCCIÓN DE ENERGÍA ELÉCTRICA EN FRANCIA. Las centrales hidroeléctricas y las presas se han multiplicado, en los últimos años, en los principales macizos montañosos y a lo largo de los grandes ríos, como el Rin y el Ródano. Las centrales térmicas se han desarrollado, sobre todo, cerca de las minas, en las regiones industriales y en los puertos. Francia cuenta, además, con varias centrales nucleares. En conjunto, la energía producida en 1968 ascendió a 118.000 millones de kWh, de los que 50.000 fueron de origen hídrico.

non, en Saint-Laurent-des-Eaux. El costo de la producción de un kWh atómico parece comparable al de las centrales térmicas: por otro lado, el transporte de la materia prima no incide en el costo, ya que un kilo de uranio puede producir tanta electricidad como 1000 toneladas de carbón mineral.

Francia posee cuatro reactores de investigación: el de Saclay, para el examen de los combustibles irradiados y la producción de radioelementos; el de Grenoble, para la utilización de los radioisótopos; el de Fontenay-aux-Roses, para el estudio del plutonio y de los problemas de seguridad, y el de Cadarache para el estudio de la protección de las radiaciones de estos elementos.

En otro tiempo poco favorecida por la geología, Francia dispone ahora de una gama bastante rica y variada de recursos energéticos. El "carbón blanco", el petróleo, el metano, el uranio de los macizos antiguos y hasta la energía solar captada en las zonas sudoccidentales, acabarán por sustituir completamente al carbón. La energía y, por consiguiente, el potencial industrial que de ella depende son prácticamente ilimitados.

Las industrias básicas

Por "industrias básicas" se entienden, generalmente, aquellas actividades que proporcionan a las industrias de transformación las materias primas o los productos semielaborados. La característica común de estas industrias es su localización geográfica, determinada por la de los recursos mineros o por las fuentes de energía. Pueden distinguirse tres grandes grupos: la siderurgia, la metalurgia no ferrosa y la química de base. Naturalmente, cada categoría implica industrias extractoras, de las que es inseparable.

Una siderurgia renovada

Antes de 1890, la siderurgia francesa, bastante dispersa, utilizaba minerales pobres: era todavía, en efecto, la heredera de las antiguas fundiciones de hierro. Con 700.000 toneladas de acero al año, hacía muy mal papel frente a las cuencas industriales británicas (5,3 millones de toneladas en 1890).

Pero cuando se empezó a emplear el procedimiento Thomas de desfosforación, la siderurgia apareció bajo un nuevo aspecto. La *minette* lorenesa, repartida en-

GASODUCTOS, OLEODUCTOS Y REFINERÍAS DE PETRÓLEO. Los yacimientos de petróleo y gas natural de Lacq y de Parentis-en-Born alimentan un gran número de importantes centros industriales. Las refinerías de petróleo están situadas, en su mayor parte, en las proximidades de los puertos de mar, adonde llega el petróleo bruto importado (región de El Havre, desembocadura del Ródano, Gironda, bajo Loira).



tonces entre Francia y Alemania, pudo ser explotada y se reveló entonces como la mayor concentración de mineral del continente europeo. La producción francesa de hierro colado y de acero está actualmente basada, casi en su totalidad, en aquella.

El yacimiento de hierro lorenés se halla situado en terrenos jurásicos, y presenta hasta siete estratos de mineral, el mayor de los cuales es a veces utilizable en un espesor de 7,5 m. Las concesiones de explotación cubren cerca de 130.000 hectá-

reas y se extienden en una longitud de cerca de 100 km de Norte a Sur, desde la frontera entre Bélgica y Luxemburgo hasta el Sur de Nancy. Las minas se hallan concentradas, principalmente, en la zona de Briey.

La *minette* lorenesa es un mineral que presenta un contenido mediocre de hierro: del 30 al 35 %, mientras el mineral sueco supera a menudo el 50 %. Estas características, si bien revelan una inferioridad económica, han favorecido el desarrollo regional de la siderurgia: en efecto, dado que la producción de una tonelada de acero exige tres toneladas de mineral lorenés y 1,4 toneladas de carbón, resulta evidentemente más ventajoso implantar los altos hornos en las localidades de extracción del mineral ferroso y transportar hacia ellas el carbón.

Lorena extrae anualmente alrededor de 50 millones de toneladas de mineral, con un rendimiento óptimo: más de seis toneladas por minero y día. Las reservas se hallan valoradas en cerca de 6000 millones de toneladas, lo que equivale a un siglo y medio de explotación, pero el mineral calcáreo (necesario para el proceso Thomas) se habrá agotado mucho antes.

En cuanto a la cuenca del Oeste, al parecer presenta reservas considerables, y un contenido de hierro que varía entre el 45 y el 53 %. Su posición geográfica permite exportar el mineral tanto por tierra como por mar y en las mejores condiciones. Actualmente, las minas se hallan situadas en el Anjou (Chazé-Henry), en Orne (La Ferrière-Halouze) y cerca de Caen (altos hornos de Mondeville).

Por último, la pequeña cuenca pirenaica (Canigó y Puymorens) ha podido mantenerse, a pesar de su situación excéntrica, debido a que produce una excelente hematita de alto contenido: no obstante, la extracción no supera las 300.000 toneladas anuales.

Los altos hornos franceses (124, de los que sólo 83 se hallan en actividad) utilizan el 55 o el 60 % de la producción de mineral del país: el resto es exportado hacia el Sarre, Bélgica y Luxemburgo, donde, a pesar de todo, existe una seria competencia de minerales más ricos (Suecia, África).

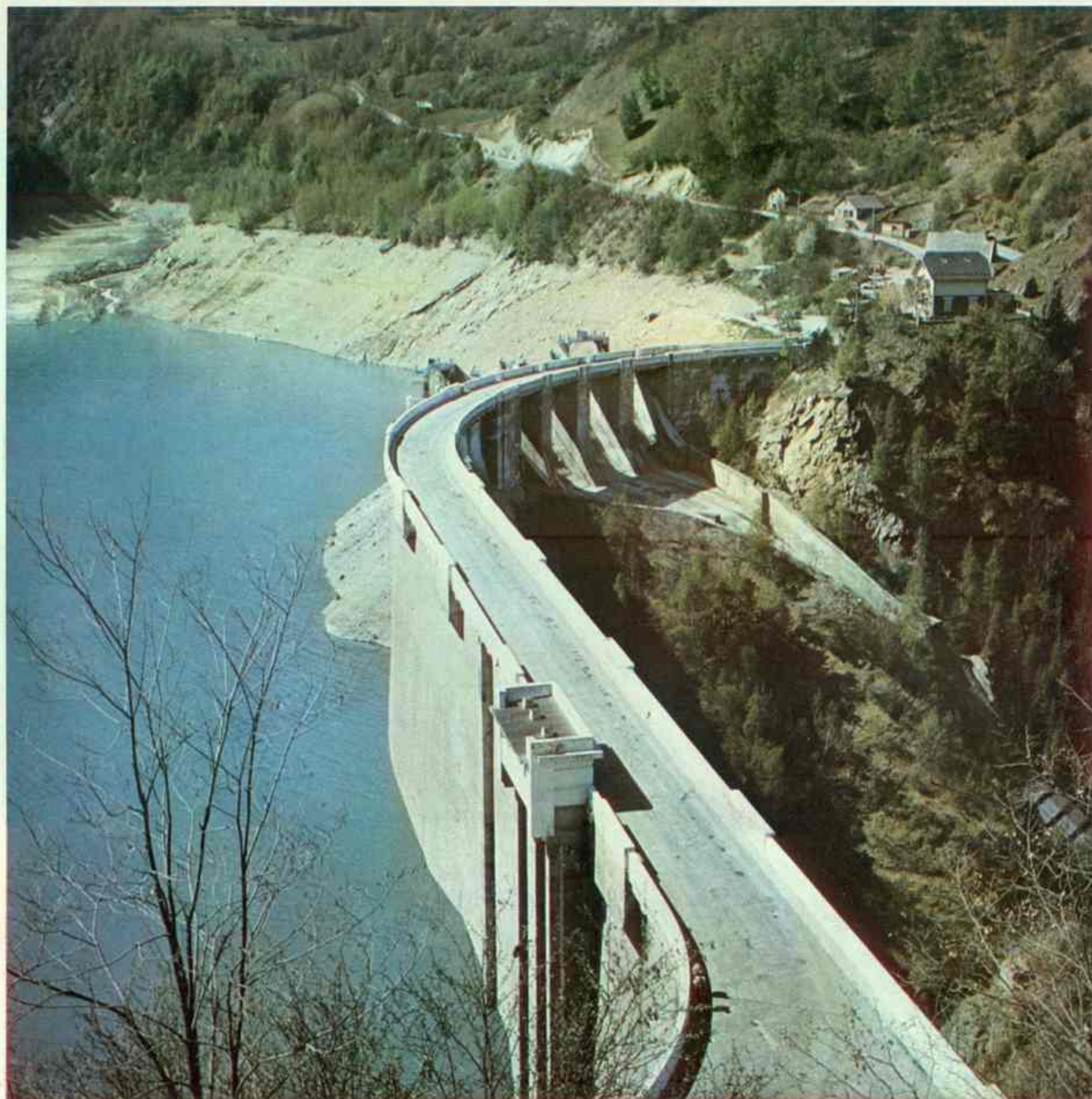
Los altos hornos producen 18 millones de toneladas de hierro colado, las cuatro quintas partes de las cuales son transformadas luego en acero. No obstante, las siderurgias emplean también como materia prima la chatarra: en conjunto, su producción se acerca a los 22 millones de toneladas.

La siderurgia lorenesa, privilegiada durante largo tiempo gracias a la presencia del mineral y a la posibilidad de transformar el carbón del Mosela en coque metalúrgico, se encuentra actualmente en desventaja debido a la reducción de algunas salidas. En esta región, que proporciona casi los dos tercios de la producción francesa de acero, se encuentran las mayores instalaciones: Neuves-Maisons, Pompey, Homécourt, Joeuf, Hagondange, Hayange, Longwy y Thionville, con un empleo de unos 80.000 obreros.

Las instalaciones del Norte, creadas en las inmediaciones del lugar donde se halla el carbón, producen acero bruto y nume-

Las gigantescas instalaciones del complejo siderúrgico de Caen, donde se transforma el mineral extraído en las cercanías de la ciudad. La siderurgia francesa es alimentada por los yacimientos de hierro de Lorena, Anjou, Orne, Caen y los Pirineos, estos últimos de menor importancia. (Beaujard-Cedri-Titus)





La gran presa de Chambon, en los Alpes (departamento del Isère). La central hidroeléctrica, alimentada por el lago, da una producción anual de 23.500.000 kWh. Francia compensa la insuficiencia de sus recursos hulleros con la riqueza extraída de las cascadas alpinas y pirenaicas, y de los ríos. Una de las mayores presas de Europa es la de Serre-Ponçon, situada junto al río Durance. (Titus)

rosos semielaborados. El centro de Denain dispone de una laminadora continua en caliente, y el de Montataire (Oise) cuenta con una en frío. Los otros centros siderúrgicos del Norte son el valle del Sambre (zona de Maubeuge) y Valenciennes-Anzin y, sobre todo, el nuevo complejo de Dunkerque; de menor importancia es el complejo de Mondeville-Caen. El grupo de Saint-Étienne, tras haberse modernizado, compensa su mala situación geográfica transformando sus productos (aceros de calidad) hasta una fase muy avanzada.

Otras dos categorías de instalaciones merecen también un particular interés. La primera es la destinada a la producción

de hierro colado puro, que se emplea principalmente para alimentar las fundiciones de "segunda fusión". Comprende, además de las instalaciones lorenesas, otras aisladas, creadas en la costa o en las proximidades de los yacimientos locales: Les Dunes (Norte), Isbergues y Outreau (Paso de Calais), Givors-Chasse (Ródano), Tarascon-Sur-Ariège (Ariège), Le Boucau (Bajos Pirineos) y Rouen (Sena Marítimo). La segunda categoría está constituida por los altos hornos eléctricos que producen el 10 % del total de acero y que han sido instalados, sobre todo, en las zonas montañosas ricas en "carbón blanco": Ugine-Moultiers (Saboya), Allevard (Isère), Les Ancizes (Puy-de-

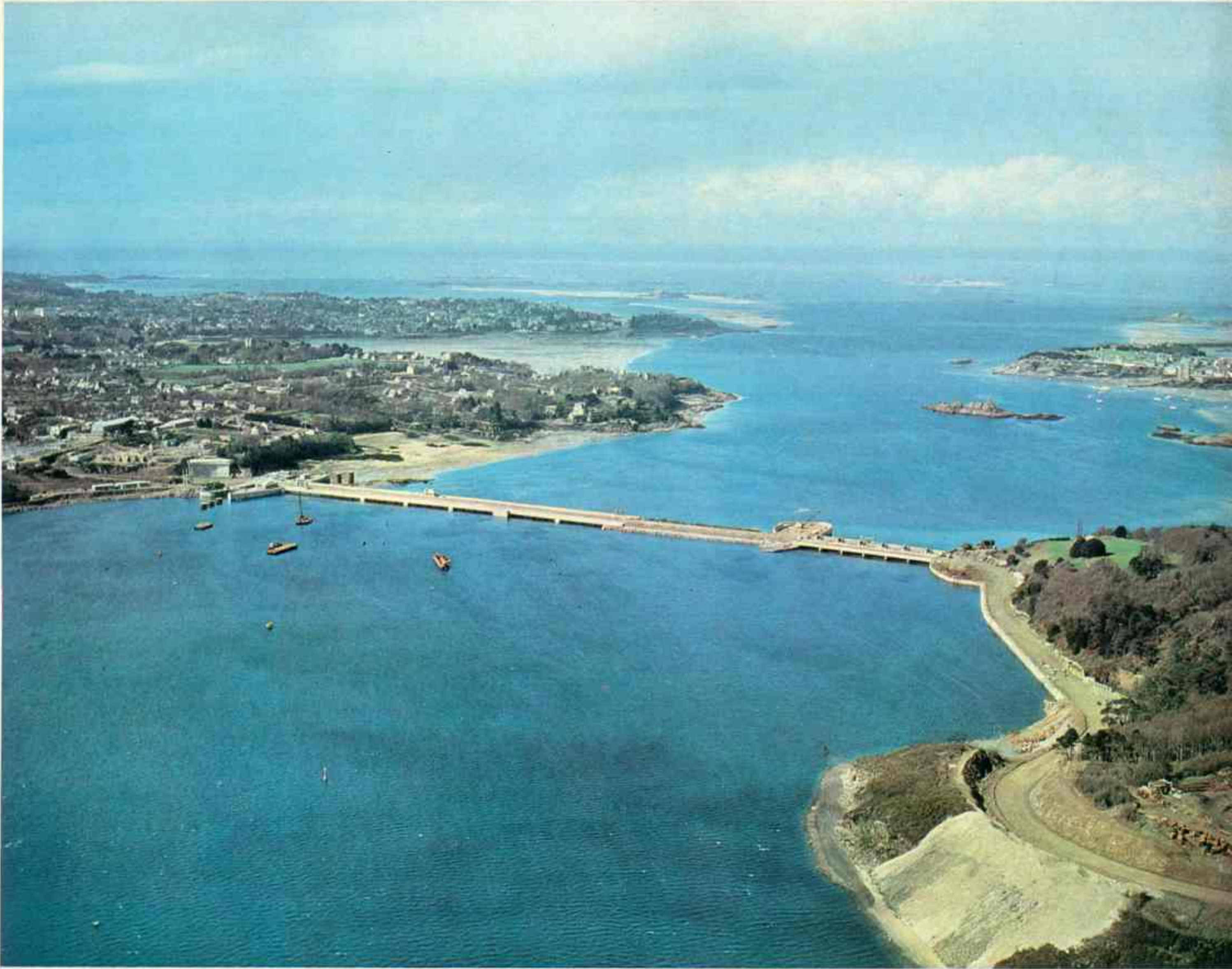
Dôme), Saint-Chély-d'Apcher (Lozère), Pamiers (Ariège) e Imphy (Nièvre), esta última para los aceros ultraespeciales.

Así, pues, junto a la producción masiva de la cuenca lorenesa, la siderurgia cuenta en Francia con gran número de instalaciones, a menudo especializadas en una producción de alta calidad. Sin embargo, a pesar del notable esfuerzo de modernización y expansión, que le ha permitido doblar la producción de acero en los últimos veinte años, la potencia de esta industria es todavía considerablemente menor que la británica y la alemana. En general, mientras la capacidad productiva ha aumentado, la expansión se ha visto frenada por la situación del mercado.



MINAS E INDUSTRIAS DE FRANCIA. En conjunto, el subsuelo francés no es muy rico en minerales. Los que se extraen en mayor cantidad son el hierro y la bauxita. Esta circunstancia ha determinado el desarrollo de la siderurgia y, en consecuencia, de las industrias mecánicas, que aprovechan la gran disponibilidad de recursos hidroeléctricos. De importancia notable es la industria textil, de antigua tradición: el ramo algodónero se centra en el Este; el lanero, en el Norte, y el de las fibras artificiales en la región sudoriental. El desarrollo de la industria ha sido prodigioso en los últimos años.

La central mareomotriz del Rance produce energía aprovechando la diferencia de nivel entre la bajamar y la pleamar. Esta instalación, construida en el estuario del río Rance, en Bretaña, tiene una presa que forma un embalse de unos 20 km de amplitud. Sobre la citada presa discurre una moderna carretera que comunica la localidad de Dinard con Saint-Malo. (A. Perceval)



La industria del aluminio

Francia es, proporcionalmente a su superficie, el país más rico del mundo en minerales de hierro, pero es uno de los más pobres en minerales no ferruginosos, con la única excepción de la bauxita, mineral de aluminio, cuya producción sitúa a Francia en el primer puesto de Europa.

En los yacimientos de bauxita, concentrados en el Mediodía, en los alrededores de Brignoles y Baux (Var), y en Bédanrioux (Hérault), la extracción se ha duplicado en relación con la de antes de la guerra. Las instalaciones de calcinación se

hallan situadas cerca de Marsella, debido a que utilizan los lignitos de Provenza. El aluminio calcinado se envía luego en vagones especiales hacia las fábricas de los Alpes (valle del Maurienne, Rieupeyreux, L'Argentière) y, en menor medida, a los Pirineos (Auzat, Beyrède-Jumet). El complejo más importante y más moderno se encuentra en Saint-Jean-de-Maurienne. Otra instalación se encuentra en Lacq, donde se explotan los riquísimos yacimientos de metano para el refinado del aluminio. La producción total de aluminio de primera fusión supera la cifra de 370.800 toneladas.

Aparte los especiales, producidos en pequeña cantidad, el resto de metales no ferrosos (plomo, cinc, estaño y oro) señalan cierta expansión, pero mucho más modesta que la del aluminio.

Los materiales de construcción

Un solo producto minero ha sido empleado hasta ahora en la construcción: el amianto, cuya utilización está en constante auge. Francia, en otro tiempo tributaria del Canadá y de otros grandes productores mundiales, ha empezado a explotar, desde 1949, el yacimiento de Canari, en

Vista del puerto de Cherburgo, situado en la península de Cotentin, en Normandía. Antaño importante escala transatlántica, Cherburgo conserva hoy su importancia sólo como puerto comercial. Durante la segunda Guerra Mundial fue el principal objetivo del desembarco aliado en Normandía, y antes de ser conquistada la ciudad por los americanos, los alemanes destruyeron las instalaciones portuarias. (S.E.F.)



Córcega, que proporciona actualmente la tercera parte del consumo interior.

La recuperación constructora de la posguerra ha permitido un notable desarrollo de los productos mineros. Pero la evolución técnica (cemento armado) y las grandes construcciones han favorecido, sobre todo, al cemento. La producción de este material ha sido, en 1969, de 27.696.000 toneladas, y tiene sus centros más importantes en Pont-à-Vendin, Barlin, Bianche-Saint-Vaast, Colombelles, Limay, etc.

Francia en la era de la química

El prodigioso desarrollo de los plásticos, de los productos clóricos, de los abonos, etc., ha situado en primer plano un conjunto de industrias complejas que utilizan materias primas de tipo diverso, y que se extienden cada vez más.

De 1938 a 1958, la producción industrial francesa ha experimentado un au-

mento global del 70 %, y de 1958 a 1966, un nuevo incremento, en particular en la industria química (más del 90 %). Las industrias de los abonos químicos se han beneficiado de la reciente expansión agrícola. La producción de nitrógeno sintético, concentrada sobre todo en la cuenca septentrional y en Toulouse, ha triplicado casi la de 1938. Los abonos fosfáticos han conocido una suerte diversa según se tratara de superfosfatos (obtenidos partiendo de los fosfatos de África y de las piritas del Lionés, que proporcionan el ácido sulfúrico) o de escorias de desfosforación, subproductos de la siderurgia. Los primeros, cuya producción resulta onerosa por hallarse demasiado dispersa, han registrado un progreso más bien mediocre; en cambio, las escorias son objeto de una gran demanda para la agricultura.

Por otro lado, las minas de potasio alsacianas, notablemente modernizadas

desde 1945, han triplicado casi su producción. El yacimiento se halla situado al Noroeste de Mulhouse, y su intensa explotación ha dado lugar a la aparición de modernas ciudades obreras situadas en pleno bosque.

La preferencia de los agricultores continúa orientándose hacia los abonos compuestos, que se producen en numerosas fábricas partiendo de los tres elementos fertilizantes: nitrógeno, fosfato y potasio.

Francia, que con el azufre de Lacq ve aumentar continuamente la producción de ácido sulfúrico, presenta otros productos en plena expansión gracias a sus enormes recursos de sal. El cloruro de sodio proviene, en su mayor parte, del gran yacimiento lorenés, que se extiende en una longitud de 70 km entre el Sarre y el Mosela. El Franco Condado posee asimismo importantes yacimientos de sal. Por último, la sal marina (litoral mediterráneo) proporciona la tercera parte del total. Partiendo de la sal, de la caliza y del carbón, se obtienen los productos sódicos, sosa cáustica y carbonato de sosa, cuya producción se halla concentrada en Lorena (Dombasle, Varangéville) y en el Jura (Tavaux).

También de la sal se obtiene, por electrólisis, el cloro, quizás el producto básico más importante de la química moderna. En realidad, no existe ninguna rama de la industria que no dependa, directa o indirectamente, del cloro y de sus derivados. Por otra parte, partiendo del cloro se obtiene el cloruro de vinilo, una de las materias plásticas más solicitadas. Los centros de producción se hallan situados en los Alpes (se necesitan 4000 kWh para obtener una tonelada de cloro) o cerca de los yacimientos de sal (Tavaux, Thann), y se encuentran integrados en complejos químicos mayores: Le Péage, junto al Ródano; Villiers-Saint-Paul, a orillas del Oise. El hecho de que el cloro no sea fácilmente transportable hace que se tenga interés en producir en el mismo sitio sus múltiples derivados. En Saint-Auban (Bajos Alpes), la producción se halla ligada a la del carburo de calcio, del que se extrae el acetileno, que entra en la fabricación de las resinas vinílicas.

La electroquímica proporciona el carburo de silicio, el corindón artificial, (abrasivos y refractarios), el fósforo y sus derivados, los electrodos, etc. Con la electrometalurgia (aluminio, acero, aleaciones del hierro), forma un grupo de industrias ligadas a las reservas hídricas, que han hecho posible el desarrollo económico de los valles alpinos y pirenaicos.

Si la electricidad se ha convertido no sólo en materia prima, sino en fuente de energía, el carbón sigue siendo la base de una química orgánica en pleno auge. En



Extensión de "marais salants" (nombre que se da a las salinas de las costas atlánticas) en el Finisterre, en Bretaña. Las salinas de esta región son de carácter artesano, al contrario de las mediterráneas, de tipo totalmente industrial, y están divididas entre numerosos propietarios. La producción de sal en Francia supera los 4.000.000 de toneladas anuales. (Beaujard-Cedri-Titus)

la cuenca del Norte y en la región de Lyon (actualmente expandiéndose hacia la Lorena), se producen sobre todo alcohol metílico, nailon y polistireno. El carbón desempeña, a su vez, una función fundamental en la industria de los colorantes, de poco desarrollo en Francia, que, ciertamente, no puede competir con Alemania en este sector.

Algunas ramas de la electroquímica y de la carboquímica se encuentran frente a la competencia de otra industria: la de los derivados del petróleo (petroquímica), que proporciona una vasta gama de productos (detergentes, goma sintética) y encuentra su utilización, en gran medida, en las materias plásticas: el plexiglás, por ejemplo, deriva del *cracking* del petróleo.

Es necesario, también, incluir en las industrias químicas la producción de fibras artificiales — a menudo obtenidas partiendo de la celulosa (rayón) o, más recientemente, del aceite de ricino (rilsán, en Marsella) — y la fabricación de productos

farmacéuticos: estas dos ramas se encuentran concentradas principalmente en la región lionesa.

Puede relacionarse también con la química la industria del vidrio, localizada sobre todo en el Norte de Francia, y actualmente en notable desarrollo. En 1966 este sector de la industria ocupaba a 46.600 trabajadores, distribuidos en 81 establecimientos (Aniche, Wingles, Blangy-sur-Bresle, Saint-Govain, Paris, Nancy, Bagneux-sur-Loing, Châlon-sur-Saône, Cognac, Lyon, Chambéry). La producción, en el mismo año, ascendió a 636.300 toneladas de vidrios planos, 1.217.300 de vidrios curvos (aisladores, botellas y envases diversos) y 73.600 toneladas de vidrios especiales.

Gozan de tradicional renombre, además, las porcelanas de Sèvres y de Limoges, los espejos y cristales de Baccarat, Nancy, Saint-Louis-les-Bitche, Wingen-sur-Moder, Choisy-le-Roi, Vitry-sur-Seine, Bayel, Faims, Burdeos, etc.

La pasta de papel

Una última industria básica se halla constituida por la pasta de papel, principal actividad transformadora de la madera (antes de las fibras artificiales y de los plásticos). Francia cubre sus necesidades de papel y cartón, pero es tributaria de los países escandinavos y del Canadá en cuanto a la madera y a la pasta de madera. Se ha emprendido, no obstante, el aprovechamiento de los recursos nacionales: las fábricas se concentran principalmente en el valle del Sena, en el Norte, en los Alpes, en las Landas y en los Vosgos. Se han creado nuevas e importantes instalaciones en el Sena (Alizay), en el Ródano (Tarascon) y en el Garona (Saint-Gaudens). En 1967 se produjeron 472.000 toneladas de pasta de papel mecánica y 1.109.000 de pasta química; asimismo 3.081.000 toneladas de cartón y papeles diversos y 447.000 toneladas de papel de periódico.



Vista de Burdeos, uno de los principales puertos franceses. Situada en la entrada del estuario del Garona, Burdeos debe su desarrollo al puerto, que se ha adaptado a las exigencias modernas. Las exportaciones de mayor importancia son los vinos, que dan fama a la región en todo el mundo, la madera elaborada y los derivados del petróleo. Las importaciones incluyen carbón, petróleo bruto y productos alimentarios. (Lauros)

Las industrias de transformación

El contingente de mano de obra empleado en las industrias de transformación supera nueve veces el de las industrias básicas (incluida la minería). Las primeras, bastante dispersas a pesar de una concentración excesiva en torno a París, presentan como característica común, en contraste con las industrias pesadas, una "libertad geográfica" casi total. En efecto, el costo de los transportes y de la energía incide generalmente en una medida mínima sobre el de producción, contando con el elevado valor de los productos manufacturados. En cambio, la calidad profesional de la mano de obra ejerce con frecuencia una función preponderante: por ello, verdaderas "tradiciones industriales" han especializado un centro o una región en una actividad específica.

En conjunto, las industrias de transformación se encuentran en franco desarrollo. Pero los progresos técnicos y la evolución social determinan algunas "distorsiones" extremadamente importantes: ciertos sectores se encuentran en continua expansión, otros están declinando de manera no menos constante, y muchos establecimientos se ven obligados a cerrar sus puertas o a cambiar de actividad. En particular, los sectores mecánico y eléctrico, los plásticos y algunas industrias alimentarias o derivadas de la química (productos farmacéuticos y de belleza) conocen un desarrollo superior a la media, mientras las industrias textiles tradicionales, las del cuero y la elaboración mecánica de la madera se hallan en un período de decadencia relativa y, a veces, absoluta.

Estancamiento de la industria textil

Esta industria, punto de partida de la revolución industrial del siglo pasado, presenta graves problemas en los viejos países exportadores (Francia, Inglaterra), cuyas salidas comerciales se encuentran actualmente reducidas a causa de la industrialización de los países subdesarrollados que antaño eran sus clientes. Por otro lado, el consumo se ha orientado hacia artículos más ligeros, lo que ha dado lugar a una disminución de la cantidad de material puesto en obra. Actualmente, esta industria ocupa a 475.000 personas.

La principal región textil es el Norte, con casi la cuarta parte de los trabajadores del ramo. Las fábricas se hallan bastante concentradas: Roubaix es uno de los principales centros laneros del mundo; los centros de Tourcoing y Lille se dedican principalmente al algodón; Armentières está especializada en la elaboración del lino.

En el otro extremo de Francia, la re-

gión de Castres (Tarn) se ha convertido en el segundo distrito lanero. Igualmente en el Sudoeste, el pequeño centro de Lavelanet manifiesta una notable actividad. Para completar el cuadro, se pueden señalar Vienne (tejidos ordinarios), Sedán y Elbeuf (paños de calidad).

En la industria algodonera, se encuentra a la cabeza la región de los Vosgos, cuyas fábricas de hilados y tejidos ocupan a unos 60.000 obreros. La región es exclusivamente textil y se halla sujeta, por tanto, a frecuentes períodos de paro parcial: por esta razón, ahora se intenta atraer hacia ella otras actividades industriales. La situación no es mejor en la zona algodonera de Normandía y en Cholet, donde las fábricas de pañuelos han sido sustituidas por industrias mecánicas.

La industria de la seda, con fábricas bastante dispersas, se encuentra enteramente en la región lionesa. Pero Lyon es también la capital de las fibras sintéticas, de modo que las dos industrias se hallan hoy día estrechamente relacionadas.

Las industrias del cuero

A estos productos les hacen gran competencia los plásticos en la mayor parte de sus aplicaciones, salvo, naturalmente, en el calzado.

En la actualidad, el cuero y las pieles ocupan a cerca de 180.000 personas, más de la mitad de las cuales están empleadas en el sector del calzado. Las "industrias básicas" correspondientes (curtidos, peletería) se encuentran ampliamente distribuidas y no representan casi nunca la actividad principal de un centro o región. En cambio, las fábricas de calzado han dado origen a varias especializaciones regionales: las zonas de Hasparren (Bajos Pirineos) y de Mauléon y el centro de Romans-sur-Isère (Drôme) son todavía muy activos, junto a otros centros tradicionales como Fougères y Limoges. La producción total gira en torno a los 180 millones de pares de zapatos.

La fabricación de guantes se halla particularmente desarrollada en la metrópoli parisina (donde es también activa la marroquinería y la fabricación de maletas) y en Grenoble, además de Millau, Saint-Junien, Chaumont, Niort y Vendôme.

Desarrollo de las industrias mecánicas

El vasto sector de la transformación de metales emplea, respecto a los otros, al mayor número de obreros (cerca de 1.600.000), y su producción aumenta de forma constante, con una presencia destacada en todas las regiones.

Algunas fábricas se encuentran directamente relacionadas con la actividad cons-

La destilación de esencias en una fábrica de Grasse, localidad que, con Niza y París, es uno de los mayores centros productores de perfumes de Francia. Los perfumes, cuya moda fue introducida en el país por la reina Catalina de Médicis, en el siglo XVI, comenzaron a producirse industrialmente en la segunda mitad del siglo XIX. El volumen que han alcanzado los negocios de este sector supera los 30.000 millones de pesetas. (Titus)



tructora: así, por ejemplo, las fundiciones de hierro colado, que producen aparatos para calefacción y sanitarios. También la construcción de maquinaria agrícola se halla en plena expansión, por lo menos en cuanto se refiere a tractores y motocultores, industria creada *ex novo* a partir de 1946. Se trata de grandes fábricas, de las cuales las principales se encuentran en Le Mans (Renault), Saint Dizier, Marquette-Lille y Vierzon. La restante maquinaria (arados, sembradoras, trilladoras) es fabricada por empresas de tipo mediano, diseminadas por toda Francia.

Según las estadísticas, la mayor parte de los obreros de la industria mecánica está empleada directa o indirectamente en la fabricación de medios de transporte. Las cuatro ramas — material ferroviario, construcciones aeronáuticas, automóviles, ciclos y motociclos — son bastante diversas. Las principales empresas constructoras de automóviles y de material ferroviario se hallan en el Norte. Las industrias aeronáuticas se encuentran casi enteramente nacionalizadas. La producción de motores y reactores se encuentra en torno a París y en Bordes (cerca de Pau). El resto de las fábricas de aviones se halla mucho más disperso: los grandes centros de Toulouse y Burdeos, y las factorías de la región pirenaica, cerca de Nantes, en Bourges y en Marignan.

El número de obreros empleados en la industria automovilística ha experimentado un aumento constante en los años pos-

teriores a la segunda Guerra Mundial, y resulta en verdad espectacular el incremento de la producción en este sector, que llega a los 2.000.000 de unidades anuales (comprendidos los tractores y los vehículos comerciales y especiales). La disminución del número de fábricas, a través de las sucesivas operaciones de concentración, ha determinado que esta industria se encuentre en manos de unos pocos grandes constructores. Las fábricas se localizan todavía, en su mayor parte, en la región de París, pero se advierte cierta tendencia a la descentralización: la Renault funciona en Le Mans y también cerca de Rouen; la Citroën se ha establecido en Rennes y Estrasburgo; la Peugeot se ha ampliado en Sochaux (Doubs); la Berliet, en la periferia lionesa (Vénissieux). Las fábricas de accesorios se hallan en distintas regiones.

En contraste con la industria automovilística, casi toda la construcción de ciclos y motocicletas se sitúa en provincias. Desde 1950, ha experimentado una transformación total, dado que la bicicleta ha ido perdiendo progresivamente terreno en provecho de los ciclomotores y de los *scooters*. Al tardar en ponerse al día de acuerdo con las necesidades actuales, la capital de la bicicleta, Saint-Étienne, ha visto disminuir su importancia. Los principales centros de fabricación son, actualmente, Courbevoie, San Quintín, Beaulieu (Doubs) y Vichy para los ciclomotores; Fourchambault, Dijon y Troyes para los *scooters*. La producción de estos últimos

está atravesando, no obstante, una crisis debida a la disminución de la demanda.

Las construcciones eléctricas, como consecuencia del progresivo aumento del consumo de energía, muestran un gran desarrollo, y se asientan principalmente en la aglomeración de París y en la región alpina. Sin embargo, han surgido otras grandes fábricas en Belfort y en Champagne-sur-Seine, de donde salen las nuevas locomotoras de los ferrocarriles franceses. En la región de los Pirineos (Tarbes y Bazet), se producen objetos de porcelana para instalaciones eléctricas.

Un desarrollo todavía mayor ha experimentado el sector de los electrodomésticos, desbordado por una demanda en rápido aumento. Gracias a la política de descentralización, Reims se ha convertido en uno de los núcleos principales de esta industria (aspiradores, lavadoras, frigoríficos, etc.). Por otro lado, el desarrollo de las telecomunicaciones y, en particular, de la televisión, ha dado un vigoroso impulso a la industria electrónica, hasta 1950 concentrada enteramente en torno a París y distribuida ahora en grandes unidades de 2000 o 3000 obreros (Grenoble, Angers) o bien en unidades de medianas dimensiones (Normandía, región de Cholet).

Las industrias mecánicas y eléctricas abarcan, finalmente, dos sectores característicos de la producción ligera y para la especialización de mano de obra. Uno es el de la cuchillería, que comprende no sólo las zonas tradicionales de Nogent-Bassigny y Thiers, sino también las im-



portantes fábricas de navajas de afeitar de Annecy. El otro es el de la relojería y el fileteado de precisión, que aparece bastante localizado: Besançon y el valle del Doubs, la Alta Saboya y el valle del Arve.

La industria del caucho

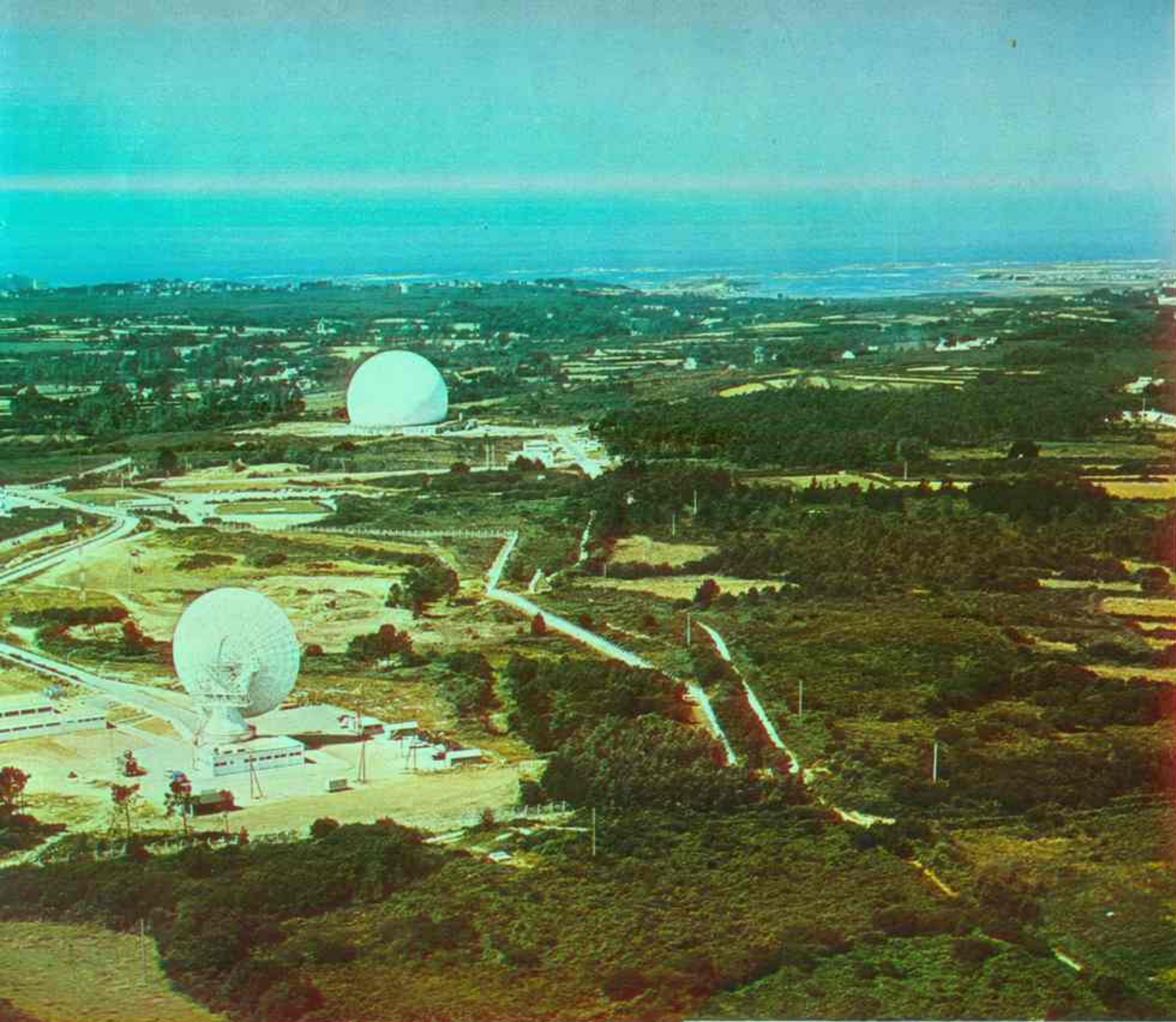
El progreso de la motorización ha determinado el rápido desarrollo de la industria del caucho. La principal fábrica del ramo, la sociedad Michelin, se ha ampliado fuera de Clermont-Ferrand, su lugar de origen, creando numerosas fábricas cerca de Orléans, en Bourges y en Troyes. Otras fábricas de neumáticos se encuentran en Montluçon (Dunlop), en Montargis (Hutchinson) y en Compiègne. Asimismo es notable la producción de caucho sintético (275.000 t) en Berre y Bassens.

La dispersión industrial

Esta visión panorámica permite comprobar la importancia de la nueva revolución industrial, fundada no ya en el car-



El tetrareactor supersónico de pasajeros "Concorde". Fruto de la colaboración entre la British Aircraft Corporation y la Sud-Aviation Aéropatiale, el "Concorde" puede volar a más de 2200 km/h transportando a 120 personas desde Londres a Nueva York en tres horas y media. En el ámbito de las construcciones aeronáuticas, Francia siempre ha figurado en la vanguardia. (B. Papi)



Vista aérea de la estación de telecomunicaciones espaciales intercontinentales de Pleumeur-Bodou (Côtes-du-Nord). Aquí, en 1962, se captaron las primeras imágenes de televisión procedentes de los Estados Unidos y enviadas a Europa mediante el Satélite "Telstar". Francia dedica ingentes fondos a la investigación científica. (Beaujard-Cedri-Titus)

bón y en la máquina de vapor, sino en la electricidad, el petróleo y la energía nuclear. La difusión de los aparatos eléctricos, de las telecomunicaciones y de los vehículos, determina la evolución de las industrias transformadoras, que no se hallan concentradas, sino más bien dispersas, pues no implican transportes gravosos y pueden dividirse en varias unidades de dimensiones medianas e incluso en otras más pequeñas.

Dado que las relaciones sociales son mejores en una fábrica a "escala humana" y que, por otra parte, la aplicación de las técnicas modernas requiere una notable concentración de medios, se advierte una acusada tendencia: por un lado, hacia la agrupación financiera (con o sin fusión de las empresas), y, por otro, hacia la especialización o la dispersión de las fábricas. Esta dispersión viene facilitada no sólo por condiciones técnicas favorables (transportes, energía eléctrica), sino también por nuevos métodos de formación profesional acelerada. Por lo tanto, se puede observar en algunas regiones fran-

cesas una progresiva instauración de industrias diversas, susceptible de resultar ventajosa para la misma agricultura.

Los transportes y el turismo

Desde principios del siglo XX, la variedad de los medios de transporte se ha visto progresivamente enriquecida. A los ferrocarriles y a los buques han venido a sumarse el automóvil y los motociclos de todo tipo de cilindrada, el avión y el helicóptero, los autotrenes, los oleoductos y los gasoductos.

Sin embargo, la difusión de la electricidad, la elaboración cada día más perfecta de las materias primas y la búsqueda de productos ligeros en todos los campos (aluminio, plásticos) han producido una regresión de los transportes "pesados" y, en particular, del carbón. Así, ha disminuido el tonelaje global de las mercancías pesadas transportadas por ferrocarril o por las vías fluviales interiores. Al mismo tiempo, el desarrollo de la motorización industrial frena el progreso de los trans-

portes públicos de pasajeros. En cambio, la aviación ha permitido un rápido incremento del tráfico internacional de pasajeros, y también el tráfico comercial marítimo continúa en aumento.

Disminución del tonelaje en los puertos

Sin embargo, el aumento estadístico de los tonelajes embarcados y desembarcados en los puertos franceses no justifica actitudes optimistas, ya que se debe, únicamente, a los productos petrolíferos: los demás tráficos han disminuido de forma considerable. El transporte del petróleo bruto y de los productos derivados, entre las refinerías y los *tankers*, se efectúa casi sin ningún gasto, y requiere tan sólo un mínimo de mano de obra. De hecho, la actividad de un puerto se mide bastante mejor a través del tonelaje de desplazamiento de los buques atracados.

Desde este punto de vista, la evolución es netamente desfavorable. Los puertos no desarrollan más que el 55 % del co-

mercio exterior francés, en tanto que antes de la guerra este porcentaje era del 65 %. En todos los puertos, el tráfico del carbón experimenta una verdadera crisis debido al cese de las importaciones de Inglaterra y a la sustitución del carbón por el petróleo. En Rouen, en otro tiempo gran puerto carbonero, la disminución alcanza el 80 %. En Marsella, el carbón ha desaparecido prácticamente de los muelles. Otros tráficos han experimentado también una fuerte baja, sobre todo las importaciones de oleaginosas (decadencia de las fábricas de jabón), de azufre y piritas (decadencia de los superfosfatos y de la viticultura meridional), de cereales (aumento de la producción interna), y de vinos y licores. Estos últimos casos muestran que la disminución del tráfico marítimo es a menudo provocada por una mejora de la economía nacional. La situación de los organismos portuarios es bastante distinta según estén especializados en el tráfico de pasajeros o en el de mercancías, y en este último caso depende de si cuentan o no con refinerías. Los puertos de pasajeros se resienten cada vez más de la competencia que les hace el avión, y se advierte cierta concentración en los puertos de Calais, El Havre y Marsella.

Por el contrario, los puertos que suministran a los grandes centros de refinación absorben actualmente el 84 % del tráfico de mercancías en lugar del 76 % de 1938. A la cabeza se encuentra Marsella, cuyo tráfico está representado en sus 5/6 partes por hidrocarburos. A continuación se sitúa El Havre; en el tercer puesto Dunkerque, que tiende a progresar; en el cuarto, Nantes, con Donges y Saint-Nazaire; en el quinto, Rouen; en el sexto, Burdeos, y en el séptimo, Sète, que sirve la refinería de Frontignan. Los otros puertos tienen un tráfico limitado: a pesar de su posición bastante ventajosa, La Pallice, Brest y Tolón cuentan con un traspais demasiado

exiguo para realizar grandes progresos; los dos últimos son puertos militares.

La principal actividad de algunos puertos es la construcción naval. Así, Saint-Nazaire acoge los mayores astilleros franceses, y otro tanto puede decirse de La Ciotat.

La marina mercante francesa, que alcanzaba 3.260.000 toneladas en 1934, bajó a 2.315.000 en 1947. Pero, gracias a la ayuda masiva del Estado, supera actualmente los 5 millones de toneladas (décimo lugar del mundo).

La Air France

Con esta actividad marítima hasta cierto punto estacionaria — salvo para el tráfico petrolífero — contrasta enormemente el desarrollo de los transportes aéreos. Las mayores compañías francesas de aviación son la Air France, la U.T.A. y la Air Inter.

En 1967, la Air France transportó a casi cinco millones de pasajeros. Esta compañía administra actualmente una de las más amplias redes de comunicaciones aéreas (298.000 km).

Sin embargo, no se multiplican los aeropuertos. Por el contrario, el mayor alcance del radio de acción de los aparatos no deja ya lugar para más de tres o cuatro grandes aeropuertos civiles. Los más importantes son los de París-Orly y Le Bourget. Vienen luego los de Marsella-Marignan y Niza-Costa Azul, que se hallan enlazados con París por medio de líneas interiores. Actualmente se halla en construcción un nuevo aeropuerto en Roissy, cerca de París.

El tráfico aéreo se efectúa principalmente con la Gran Bretaña, los Estados Unidos, Suiza y los territorios de Ultramar. La Air France tiene también redes locales en las Indias occidentales y en América central.

La evolución técnica de los ferrocarriles

El ferrocarril asegura todavía la mayor parte del tráfico mercantil y de pasajeros a través de una red moderna y, por consiguiente, indispensable para la expansión de la economía nacional. Los transportes ferroviarios han conocido, después de 1920, una radical transformación técnica: la tracción de vapor (de bajo rendimiento) fue sustituida por la eléctrica y por los automotores diésel.

En Francia, la red de ferrocarriles fue concebida, bajo Luis Felipe, como un instrumento político destinado a asegurar las comunicaciones entre la capital y las prefecturas. Si se observa el mapa de esta red, correspondiente a 1860, todavía en embrión, se advierte que la mayor parte de los 9410 km de líneas parten radialmente de París, mientras que las líneas transversales son casi inexistentes. El año 1880, la red cubría 23.600 km: a partir de entonces, se emprendió la construcción de líneas secundarias, con frecuencia inútiles, que elevaron la longitud total a 42.600 km en 1935.

Se vio entonces que muchas de estas líneas secundarias servían a zonas "económicamente débiles", y que el transporte por carretera constituía una peligrosa competencia para el ferrocarril, tratándose de distancias cortas. Entre 1937 y 1957, se cerraron al tráfico de pasajeros 12.300 km de línea. Posteriores ampliaciones aumentaron la longitud de la red normal a los actuales 40.000 km: la densidad es, por tanto, netamente inferior a las de Alemania y Gran Bretaña. Esta red ha podido acusar una reducción relativamente modesta debido a que ha sido muy modernizada. En pocos años (de 1944 hasta hoy), la longitud de la red electrificada ha pasado de 3500 a 8800 km. A las antiguas líneas de la Compagnie du Midi y a las grandes líneas París-Le Mans, París-Burdeos y París-Toulouse ha venido a sumarse la línea París-Lyon (512 km), con prolongación hasta Nîmes y Marsella. Posteriormente, la revolucionaria utilización de la corriente alterna (25.000 V), reduciendo a la mitad el costo de las instalaciones fijas, ha permitido acelerar el proceso de electrificación de las líneas de tránsito medio. Entre Orléans y París se halla actualmente en construcción una línea experimental de aerotrén, vehículo que se desliza a gran velocidad sobre un colchón de aire por un solo raíl de cemento o de acero. La rapidez y comodidad se han revelado provechosas principalmente en las grandes distancias, para las que el tren ha podido reconquistar una clientela de automovilistas a los que ofrece, en las principales estaciones, coches de alquiler sin conductor.

El puerto viejo de Marsella, dominado por la colina en cuya cima se yergue la basílica de Notre-Dame de la Garde. En torno a este puerto viejo se encontraba, hasta 1944, el núcleo más antiguo de la ciudad, convertido hoy en zona residencial. En el siglo pasado, se desarrolló a lo largo del litoral el moderno puerto de Marsella, que de comercial se ha transformado en industrial. (Lauros)





También el tráfico de mercancías se ha mantenido en el mismo nivel gracias a numerosos perfeccionamientos (en particular a un mejor enlace ferrocarril-carretera). Las líneas más activas son París-Orléans, Valenciennes-Thionville, París-Metz, París-Norte y París-Lyon-valle del Ródano. Dada la considerable mejora de la productividad del personal y del material de rodaje, los efectivos de uno y otro son numéricamente inferiores a los de 1938. Desde ese año, el tráfico ha aumentado de manera notable.

Las vías navegables

Es natural que en Francia la navegación interior haya conocido un desarrollo menor que en las llanuras de la Europa

septentrional. En efecto, contrariamente a lo que a menudo se cree, la vía navegable no es el medio de transporte más ventajoso, a menos que dicha vía discurra "libre" y "directa", es decir carente casi por entero de angosturas y sinuosidades.

Es este el caso del Rin y también, aunque en medida algo menor, el del Sena, pero no lo es ya en absoluto del Ródano, en el cual, sin embargo, la navegación ha sido mejorada recientemente con canales de derivación.

La actividad típica de los barcos (transporte de materiales de construcción, de carbón y de hidrocarburos) se lleva a cabo casi únicamente al Norte de una línea París-Basilea. En efecto, fuera de la llanura de Flandes y del enlace Sena-Marne-Rin, el relieve francés se presta poco al

establecimiento de modernas vías navegables. Sin embargo, se encuentra en curso de realización el proyecto del canal del Mosela. La única vía nueva realmente rentable es el gran canal de Alsacia que, a través de esclusas acopladas a centrales eléctricas, permite a la navegación del Rin remontar el río hasta Basilea. Conviene, por lo tanto, limitarse a una modernización de vías existentes: llevar la profundidad hasta 2,20 m para hacer los canales accesibles a las barcazas de 350 toneladas (en lugar de las 275 admisibles en la actualidad), suprimir las esclusas, y otras mejoras.

Existen, en cambio, 4200 km de pequeñas vías navegables apenas sin tráfico, como las del Berry o de Orléans. El mismo canal del Midi tiene un tráfico irrisorio.

Vista aérea del aeropuerto de Orly (París), uno de los más importantes del mundo. Utilizado al principio por las Fuerzas Aéreas, fue transformado en 1949 en aeropuerto civil para líneas internacionales. Tiene cuatro pistas y dos grandes aerostaciones. La región parisiense está atendida, además, por el aeropuerto de Le Bourget, al que en el futuro se añadirá el de Roissy, actualmente en construcción. (Beaujard-Cedri-Titus)



El puerto de Bonifacio, pintoresca localidad situada en el extremo meridional de Córcega, en el canal llamado Estrecho de Bonifacio, que separa esa isla de Cerdeña. Córcega perteneció durante mucho tiempo a la república marinera de Génova, y la población habla todavía un dialecto ligur. La isla ha conocido recientemente un notable resurgimiento, gracias a la mejora de todas sus comunicaciones con tierra firme. (Marka)

Las carreteras y el turismo en Francia

Mientras los ferrocarriles y la navegación interior, especializados en los transportes más o menos pesados, no pueden esperar un aumento considerable del tráfico, la circulación por carretera, que asegura los transportes ligeros, está en continuo aumento: la evolución técnica favorece, efectivamente, la preponderancia de los transportes por carretera, al menos para las distancias medias y para los productos de cierto valor.

Dicha evolución se halla favorecida en Francia por la presencia de una excelente red de carreteras, que comprende, en conjunto, más de 80.000 km de carreteras nacionales, 278.000 km de rutas departamentales, 424.000 de carreteras comunales y 700.000 km de carreteras rurales. Hay que añadir a ellas las autopistas, que a principios de 1969 tenían una longitud de 1127 km (es posible trasladarse por autopista desde Lille hasta Marsella). La buena orientación de los ejes principales, las circunvalaciones en torno a los centros urbanos, las pertinentes rectificaciones de los trazados y la supresión de muchos pasos a nivel permiten prescindir, en muchas ocasiones, de la construcción de muchas autopistas.

El volumen del transporte de mercancías por carretera no puede valorarse con precisión, pero de todos modos no alcanza — en toneladas-kilómetros — un tercio del tráfico por ferrocarril. Por su parte, los automóviles han aumentado enormemente su número (más de 11 millones de

vehículos en circulación), alimentando también las grandes corrientes turísticas. La mejora general del nivel de vida ha suscitado el nacimiento de un turismo de masas que se presenta bajo las formas más diversas, desde los viajes organizados por las agencias hasta los sencillos albergues de juventud.

Este desarrollo ha sido favorecido por la reorganización o construcción de carreteras directas a los más bellos paisajes franceses. De ello resulta que zonas turísticas en otro tiempo desconocidas, son ahora muy visitadas. El turismo es ya la principal industria en los departamentos

de Alpes Marítimos y de Var, y una de las principales en Saboya, Bretaña, País Vasco y valle del Loira, tan atractivo por sus famosos e históricos castillos. También la isla de Córcega, gracias a la mejora de las comunicaciones con tierra firme, introducida recientemente, está a punto de convertirse en una segunda Costa Azul.

En conjunto, Francia acoge cada año a seis, diez y hasta once millones de turistas extranjeros. Los principales países representados son: Bélgica, América del Norte, Gran Bretaña, Alemania, Suiza, España e Italia. Como, por otra parte, el turismo interno no deja de desarrollarse, la capacidad receptora se ha revelado insuficiente en cantidad y también en calidad. Por ello se está realizando ahora un considerable esfuerzo de renovación y ampliación, que irá acentuándose progresivamente.

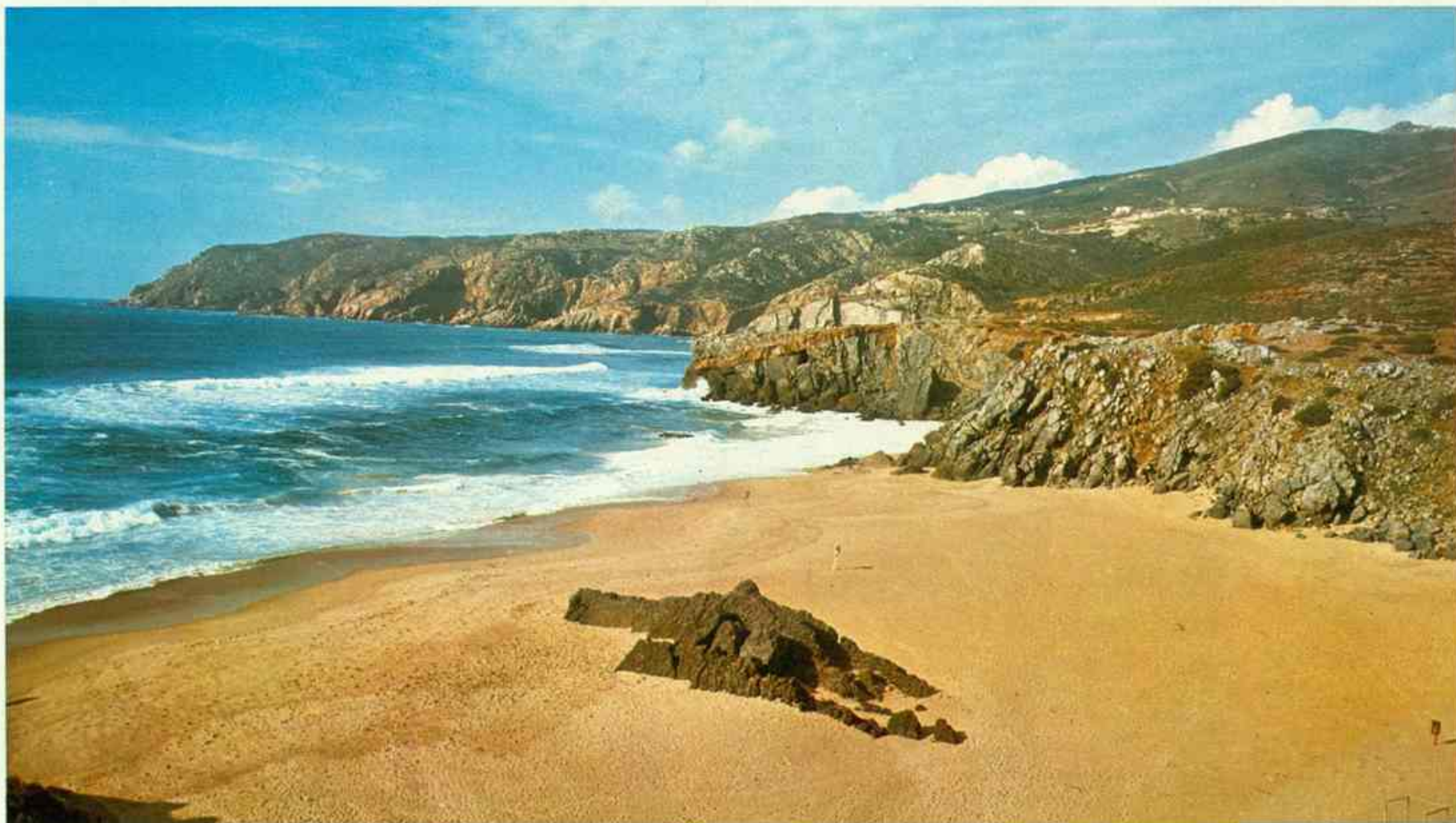
BIBLIOGRAFÍA

Brunhes, J.: *Géographie humaine de la France*, Vol. I, Paris, 1920 - Brunhes, J. y Deffontaine, P.: *Géographie humaine de la France*, Vol. II, Paris, 1926 - Vidal de La Blache, P.: *Tableau de la géographie de la France*, Paris, 1940 - Demangeon, A.: *Géographie économique et humaine de la France*, Paris, 1946 - George, P.: *Géographie économique et sociale de la France*, Paris, 1946 - Huber, M., Bunle, H., Boverat, F.: *La population de la France. Son évolution et ses perspectives*, Paris, 1950 - Faucher, D.: *La France*, Paris, 1951 - Chombart de Lauwe, P.H.: *Paris et l'agglomération parisienne*, Paris, 1953 - Klatzmann, J.: *La localisation des cultures et des productions animales en France*, Paris, 1955 - Colección *France de demain*, 8 volúmenes sobre regiones de Francia, Paris, 1959-1962 - Migliorini, E.: *Profilo geografico dell'Europa occidentale*, Nápoles, 1964 - Servicio de información del Ministerio de Agricultura: *France, agriculture*, Paris, 1968 - A.V.: *Annuaire statistique de la France*, Paris, 1969.



LA FRANCIA DEL SUR. Ricos en ciudades y llenos de recuerdos históricos y artísticos (Nîmes, Aviñón, Arlés), asomados a un litoral salpicado de innumerables localidades balnearias de fama internacional (Saint-Tropez, Saint-Raphaël, Cannes, Niza), sujetos a un clima más benigno, el Languedoc, la Provenza y la Costa Azul son las zonas turísticas más frecuentadas de Francia.

Portugal



Portugal es uno de los Estados más antiguos de Europa porque ha logrado mantener sus fronteras con escasas variaciones desde el siglo XIII. El núcleo de su unidad política fue un pequeño principado, cuya población cristiana luchó durante siglos contra los musulmanes que ocupaban el país. La conquista de las regiones meridionales se inició en el siglo XII y concluyó en el XIII, bajo la guía de Alfonso III, que se apoderó del Algarve. Portugal se distinguía entonces de los principados vecinos por una original evolución de su lengua (romance), que se diferenció del castellano. El portugués y el castellano se estabilizaron muy pronto, pero sus límites no coincidieron exactamente con los de los respectivos Estados; así, al Norte de la frontera política señalada por el Miño, Galicia, unida a Castilla, hablaba una lengua emparentada con la lusitana, que aún subsiste. Como el cas-

tellano, el idioma portugués ha tomado cierto número de palabras del árabe.

Si el hombre portugués comparte con el castellano algunos rasgos de carácter y de temperamento (ausencia de prejuicios raciales, fácil adaptación a los climas más diversos), difieren, sin embargo, en dos puntos esenciales. Mientras el castellano se escuda fácilmente en el sentimiento de su propia dignidad, ante la que se halla dispuesto a sacrificar mucho de sí mismo y de los demás, el portugués es más conciliador, más melancólico e indulgente con las debilidades.

Los historiadores nacionales han hurgado en el pasado medieval e, incluso, en el prehistórico, buscando los orígenes de esta diferencia, pero no es sencillo deducir conclusiones exactas.

Antes aún que España, Portugal se lanzó por las rutas de las grandes aventuras maríneas, que en los inicios del Renaci-

miento llevaron a los europeos al dominio del mundo. Tras cien años de gran actividad mercantil, Portugal, absorbido por España, participó en la decadencia de ésta, especialmente rápida en el siglo XVII. Los esfuerzos de un ministro "ilustrado", el marqués de Pombal, no pudieron impedir que, como la mayor parte de los países mediterráneos, Portugal permaneciera al margen de la gran corriente renovadora de la agricultura y la industria, que se originó en la Europa noroccidental por obra del capitalismo y de la ciencia aplicada a la técnica. Las razones de esta verdadera inversión en la jerarquía de las potencias económicas aún no se hallan totalmente aclaradas. Sin embargo, a esta evolución histórica, más que a sus caracteres físico-geográficos, Portugal debe su actual situación de pequeño Estado.

La población, excesiva y de un nivel de vida aún bastante bajo, obtiene sus recur-

El cabo de San Vicente, extremo sudoccidental de Portugal y del continente europeo, en cuyas aguas se desarrollaron numerosas batallas navales (1780, 1797). Las costas portuguesas son en general uniformes, y raramente los relieves interiores llegan al mar. Sólo en pocos tramos presentan un aspecto accidentado y áspero. (G. Anfuso)



Vista de Oporto desde el mar. En primer plano, una barca para el transporte de barriles de vino. Situada a orillas del Douro en las colinas graníticas excavadas por el río, Oporto, además de centro principal del comercio de apreciados vinos, es una hermosa ciudad rica en monumentos. (G. Anfuso)

Los de una agricultura no evolucionada, y, secundariamente, del mar.

Portugal continental está dividido en 18 distritos, a los que se añaden los cuatro de las islas atlánticas. Cada distrito reúne varios municipios (*concelhos*) que, a su vez, incluyen las parroquias (*freguesias*).

Contrastes físicos entre el Norte y el Sur

Para comprender las condiciones de vida de estos labriegos y marineros hay que referirse, por una parte, al contraste físico profundo que opone el Portugal septentrional (Minho) al meridional (Alentejo), y por otra a la orientación de la Reconquista (siglos XI al XIII), que se desarrolló de Norte a Sur a partir de un área de alta presión demográfica. Ésta no ha cesado de manifestarse en el transcurso de los siglos, hasta el punto de que las líneas de expansión que recorren el país presentan todavía la misma dirección.

El Norte es una región montuosa. Fragmentos de altiplanicies se hallan elevados hasta los 2000 m (Serra da Estrela), mientras el macizo principal no supera los 1000 m y se halla profundamente hendido por el Douro y sus afluentes: las vertientes de los valles, muy escabrosas, presentan desniveles de 800 m. Hacia el litoral, las altiplanicies se transforman en una multitud de grutas, puntas, surcos y valles abiertos. La tierra cultivable es, por lo tanto, muy escasa; se encuentra, sobre todo, en los anchos valles graníticos — excluyendo las vertientes esquistas, donde el suelo es estéril —, especialmente en la zona del litoral y en ciertas cuencas interiores, como la de Viseu. Las superficies cultivables son más extensas en las altiplanicies, pero la altitud, que da lugar

a unos inviernos rigurosos, limita las posibilidades de los cultivos. La única gran llanura, el triángulo litoral cuyo centro es la laguna de Aveiro, presenta una capa arenosa en la que crece el pino marítimo. En conjunto, sin embargo, el Portugal septentrional se beneficia de abundantes precipitaciones y de una sequía estival relativamente breve.

Por el contrario, el Portugal meridional está formado por grandes llanuras entre los 100 y los 300 m de altitud, en las que, si bien el invierno es muy suave (Alentejo), la sequía estival se manifiesta terriblemente dura desde mayo hasta octubre, impidiendo cualquier cultivo continuo, salvo el arbóreo. De esta forma, Portugal presenta el contraste de un Noroeste de inviernos suaves y lluvias abundantes, con un relieve excesivamente accidentado que no permite la existencia de amplias extensiones cultivables, y con las posibilidades agrícolas de sus altiplanicies limitadas por los rigores invernales y la sequía estival, factor este último que representa, por otra parte, el mayor inconveniente de las bajas llanuras meridionales. Las zonas más favorecidas se hallan en el Centro, sobre todo en la llanura del Tajo, donde se extienden, en un clima aún relativamente húmedo, amplias extensiones de tierras cultivables en las que la benignidad del invierno permite recoger dos cosechas sucesivas.

Una densa población en el Norte

Las pequeñas cuencas graníticas del Nordeste acogieron los focos de la población más agrupada, que fueron el germen de Portugal. En el Minho, la densidad de la población rural alcanza o supera los 200 habitantes por km², pero solamente la

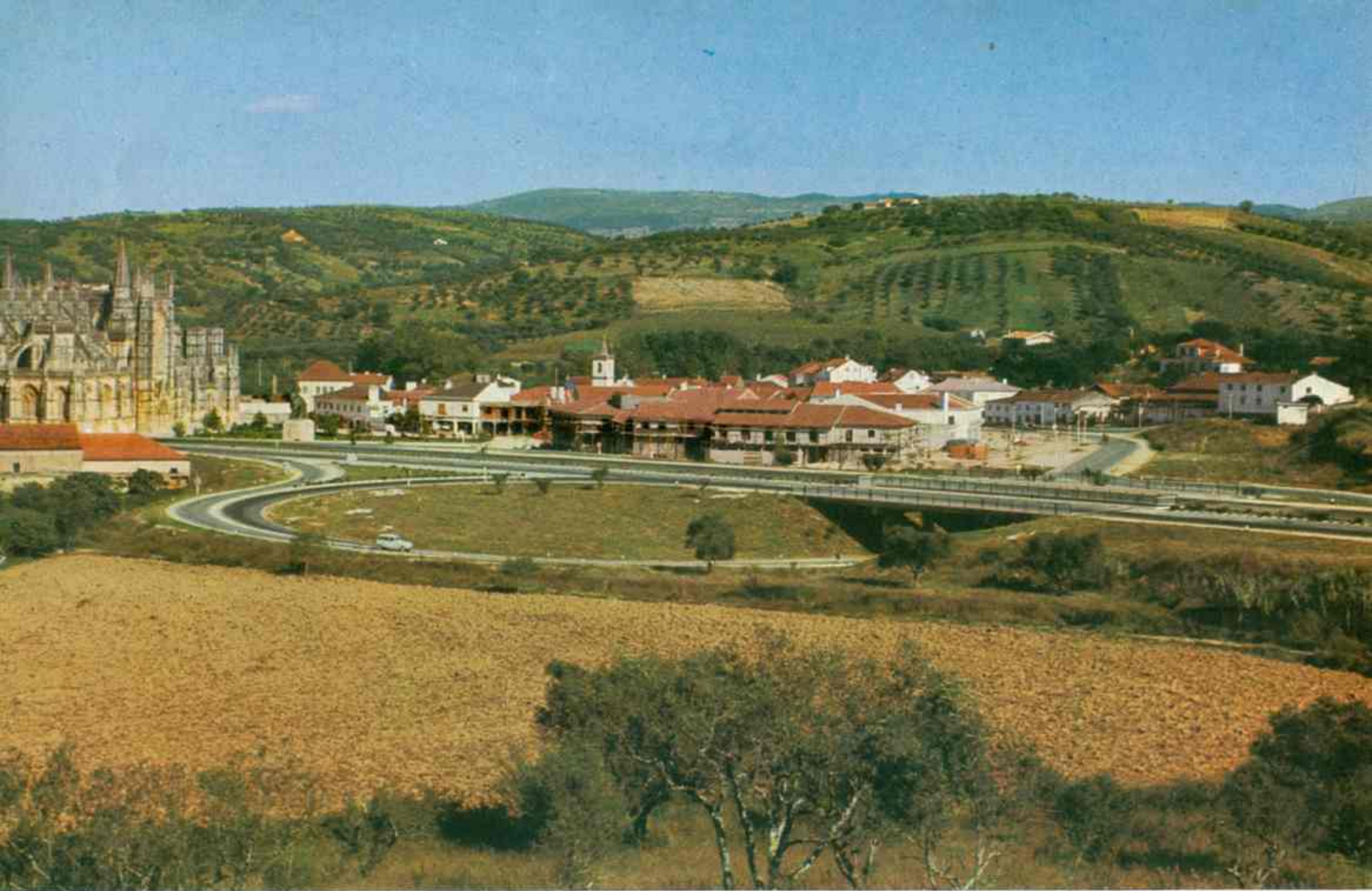




Un típico molino de viento en el campo de la Estremadura portuguesa. En la parte septentrional de esta región, que se extiende entre el litoral atlántico y la llanura del Tajo inferior, predominan pastos y pequeñas propiedades. En la parte meridional, se encuentran, en cambio, las grandes extensiones de cereales y vides. El sistema de vida aún es arcaico y patriarcal, y la modesta industrialización deja sobrevivir en el paisaje elementos sugestivos como este molino de viento. (G. Anfuso)

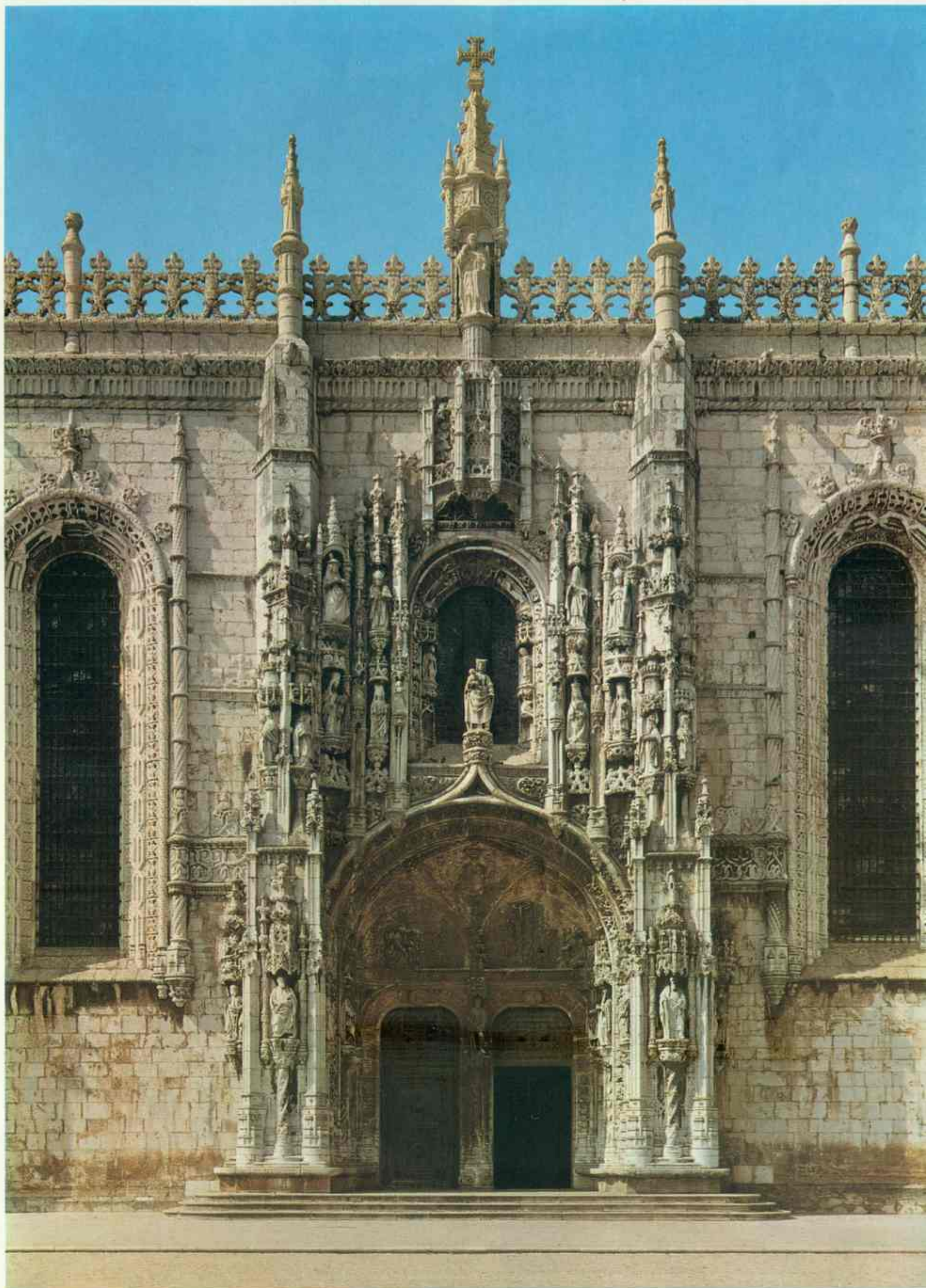
El arte
manuelino
en
Portugal





El arte manuelino dominó en la arquitectura portuguesa desde fines del siglo XV a principios del XVI. Nacida de la fusión de elementos y motivos diversos (románicos, góticos, moriscos), interpretados con exuberancia por los maestros portugueses, y caracterizada por una fastuosa ornamentación, esta forma artística tomó su nombre de Manuel I (1495-1521), bajo cuyo reinado alcanzó su máximo esplendor. En la fotografía superior aparece el monasterio dominico de Batalha (Estremadura), centro desde el que se difundió el estilo manuelino por todo Portugal. La abadía, dedicada a Santa María de la Victoria, se yergue como una gran mole de arenisca dorada, enriquecida por gran número de pináculos. Abajo, a la izquierda: uno de los claustros del monasterio de Batalha, con amplias arcadas delicadamente caladas. La famosa ventana, obra de Diogo de Arruda, en la sala capitular de la Iglesia de los Templarios (monasterio de Cristo), en Tomar, también en Estremadura. Finalmente, la torre sobre el Tajo, edificada en Belém, cerca de Lisboa, en el siglo XVI. (G. Anfuso-Fiore-Mairani)

Lisboa: la portada Sur del convento de San Jerónimo, en Belém. También este edificio es manuelino, estilo del que constituye uno de los ejemplares más insignes. Su construcción fue iniciada por voluntad del rey Manuel en 1502, y se concluyó en 1572. La espléndida portada la adorna una rica decoración formada de estatuas, estatuillas y pínaculos. (G. Anfuso)



mitad del suelo puede ser cultivada. Estas son cifras casi "chinas". Aquí, como en el Extremo Oriente, una población tan densa sólo logra alimentarse a costa de enormes esfuerzos, en los que la mano de obra femenina representa una parte casi preponderante, mientras que los hombres emigran al extranjero. Se practica un policultivo intensivo, pero arcaico en su técnica por falta de inversiones de capital (los abonos químicos son muy poco empleados). Los minúsculos campos se hallan rodeados de árboles frutales y vides trepadoras que producen un vino ligero y ácido. Durante el invierno, la mayor parte de las tierras se destina a pastos que, cuidadosamente regados con agua procedente de pequeños manantiales o de pozos excavados en la arena, permiten cuatro o cinco siegas del heno. En primavera, los arados, tirados por mulos o yuntas de bueyes, transforman el prado en un campo de maíz, que es preciso regar, pese al verano relativamente húmedo, porque la siembra se efectúa tarde. El maíz constituye la base de la alimentación humana, y también se utiliza como pienso para los bovinos. Hay que añadir, finalmente, los productos de huerta, las coles de invierno y las patatas de verano.

En las altiplanicies orientales de Trás-os-Montes o de Beira Alta, el frío invernal impide la continuidad de los cultivos, y la gama de productos es menos extensa. Los labradores se reúnen en grandes poblados, en el centro de campos desnudos, donde alternan centeno y pasto, donde la patata, introducida hace relativamente poco tiempo, sólo puede ser cultivada en los terrenos húmedos.

En cambio, en los valles estrechos y encajados — el más importante es el del Duero — sufren un verano ardiente y seco, sobre todo en las zonas rocosas esquistosas. El calor concentra el azúcar en los racimos de las célebres viñas, que representan uno de los más prodigiosos resultados de la actividad de los labradores. Las vertientes empinadas, pero de perfil regular, han sido trabajadas en terrazas recubiertas de un verdadero limo artificial hecho de fragmentos rocosos y estiércol, que ha sido transportado allí en cuévanos cargados a la espalda. El vino, admirablemente elaborado en las bodegas de Oporto, es expedido, en su mayor parte, a los países anglosajones.

La industria de la zona noroccidental (Minho), dispersa en una multitud de pequeñas empresas que se dedican, en su mayoría, a la fabricación de tejidos y objetos metálicos de uso corriente, aún es de tipo artesano. No aporta suficiente complemento a los recursos de los campos superpoblados, con lo que se impone la necesidad de emigrar. Entre 1880 y 1940, han abandonado el Nordeste 1.100.000



Una portada de la universidad de Coimbra, fundada en 1308 y hasta 1911 la única de Portugal. Edificada en un armonioso escenario de colinas, Coimbra es una ciudad rica en monumentos antiguos, entre ellos el monasterio de Santa Cruz, de espléndida fachada manuelina, y la catedral, una de las más hermosas construcciones románicas de Portugal. (G. Ricatto)



Viana do Castelo (Minho): un grupo de danzantes ataviados con los vistosos trajes regionales. Los bailes portugueses, distintos según la región, se acompañan siempre con cantos tristes o melancólicos que, a menudo, revelan la influencia árabe. El cántico más conocido de Portugal es el "fado", tal vez de origen brasileño, que se popularizó en el siglo XIX. (J. A. Cash-Marka)

personas que se han dirigido, en su mayor parte, al Brasil, adonde llegaron, en 1966, 4697 portugueses. Estas estadísticas documentan un movimiento que ya se había iniciado en el siglo XVI. Portugal septentrional convirtió el Brasil en el inmenso apéndice lingüístico de un pequeño Estado europeo.

La población excedente también se dirigió hacia las llanuras y las mesetas bajas del Portugal central y meridional, donde introdujo el regadío, en un ambiente rural que lo ignoraba casi por completo. Sin embargo, la irrigación aún está escasamente difundida, aunque la sequía estival haga de ella una necesidad mucho más imperiosa que en el Norte.

Las campiñas meridionales

El aspecto y la economía de las campiñas meridionales adquieren, en el Alentejo, un carácter muy distinto del que presentan los campos septentrionales. La tierra está dividida en inmensas propiedades, que utilizan una mano de obra residente en pueblos grandes. Se trata de a-

rendatarios o de simples peones agrícolas, contratados por jornada. Trigo, avena y pastos se alternan con regularidad. Los pastos alimentan innumerables rebaños de ovejas. Muchas veces, el terreno laborable se extiende entre los árboles, especialmente encinas y alcornoques, a cuya sombra hozan los cerdos. Portugal ocupa el primer lugar del mundo en la producción de corcho. En la amplia penillanura esquistosa, donde el terreno pobre es a veces demasiado húmedo o demasiado seco, el trigo crece bastante mal, y su escaso rendimiento aún tiende a disminuir en las tierras más pobres, que ocupan el lugar de extensos matorrales roturados a fines del pasado siglo. El conjunto de estas actividades agrícolas no es suficiente para asegurar un trabajo continuo y ordenado a los proletarios y semiproletarios de los pueblos, a los que hacen la competencia cuadrillas llegadas del Norte siguiendo a los reclutadores. Este estado de cosas se debe, en parte, a la estructura social y, en parte, a las condiciones físicas muy desfavorables.

Sin embargo, estas últimas van mejo-

rando donde la roca de la penillanura es menos silicea (Beja) o se halla recubierta de sedimentos margosocalizos (Elvas) y, sobre todo, en la amplia llanura de Ribatejo, que ocupa un lugar de transición y ha sufrido profundamente la influencia del policultivo del Norte. Esto se advierte, especialmente, en la orilla derecha del Tajo, donde se extienden los mayores olivares de Portugal, que proporcionan un elemento esencial para la alimentación, hasta el punto de encontrar clientela incluso en los países sudamericanos, que conservan la tradición de la cocina a base de aceite de oliva. El suelo margosocalcáreo o de aluvión es favorable para el trigo, al que los pastos ceden totalmente el sitio. La parte baja de la llanura, alcanzada por las mareas, se ha convertido, en algunos lugares, en arrozales, cuya instalación ha exigido considerable inversión de capital, y cuyo producto va adquiriendo un peso, cada vez mayor, en la alimentación de los habitantes (Sado inferior y distrito de Santarém). Sin embargo, el aprovechamiento de la tierra aún es incompleto. Existen, todavía, demasiados



LA ECONOMÍA DE PORTUGAL. El 49,2 % de la superficie territorial de Portugal lo ocupan los cultivos, con predominio de la vid, que da una producción de vino superior a los 11,5 millones de hectolitros anuales. La superficie forestal (28,1 %), aumentada gracias a la política repobladora, suministra importantes cantidades de azúcar y productos destinados a la exportación (resina, trementina). Pero la mayor fuente de ingresos del país continúa siendo la pesca, que alimenta florecientes industrias conserveras de sardinas, atún y anchoa de calidad muy apreciada. El proceso de industrialización de Portugal, a causa de la escasa explotación de los recursos mineros y de la exigüidad de la energía, avanza con mucha lentitud. Actualmente la mayoría de las industrias son de tradición muy antigua: textil, cerámica y cuchillera.

pastos para toros, que podrían ser avenados o regados, empezando por las regiones del Sado y, sobre todo, del Tajo. Estos cursos de agua ya no se encuentran encajados, sino que se deslizan al mismo nivel de las llanuras de la campiña, e incluso, durante el verano, transportan una considerable cantidad de agua (en especial el Tajo). Estas son las únicas regiones portuguesas donde cabe esperar un aumento de la producción agrícola, mediante la puesta en práctica de un adecuado plan de sistematización y ayudas que permitirá extraer el máximo provecho de sus tierras.

En el extremo meridional del país, las colinas calizas y las minúsculas llanuras del Algarve, que desconocen la nieve y el hielo, están dedicadas al policultivo intensivo, cuyos orígenes, muy distintos de la variedad del Norte, se remontan a tradiciones cabileñas. Los pequeños campos han tenido que ser cuidadosamente limpiados de piedras, como atestiguan los muretes que los rodean, a veces de un metro de espesor. En la tierra roja se elevan, sobre todo, árboles frutales de todas clases: almendros e higueras que — como en la Cabilia — tienen notable importancia en la alimentación de los habitantes, y algarrobos, que sirven para nutrir gran cantidad de asnos. En las llanuras de aluvión chirrían las norias, que riegan las primicias destinadas a Lisboa.

El mar en la vida de Portugal

La explotación del mar es un factor preeminente en la economía portuguesa: alrededor de 100.000 personas obtienen



El santuario dedicado a la Virgen, erigido en Fátima (Santarém), en el lugar donde, en 1917, tres pastorcillos dijeron haber visto aparecerse seis veces a la Virgen del Rosario. Desde 1930, en que la Iglesia autorizó el culto a Nuestra Señora de Fátima, la aldea se ha convertido en una de las metas de peregrinación más célebres del mundo. En 1967, con motivo del cincuentenario de las apariciones, visitó el santuario el Papa Pablo VI. (G. Anfuso)



La espléndida bahía de Cascais (Estremadura), puerto pesquero y frecuentadísima estación balnearia. Cascais está dominado por una ciudadela del siglo XVII, residencia veraniega del presidente de la República. (G. Anfuso)

Albufeira (Algarve): casas blancas asomadas al mar, y barcas de pesca varadas en la playa. Además de sostener notables industrias conserveras, cuyos productos se exportan a todo el mundo, el pescado es, sin duda, el alimento más difundido en todos los estratos sociales de la población. (J. A. Cash-Marka)



Évora (Alentejo): el templo romano llamado de Diana. Construido a fines del siglo II, está formado por un alto basamento de granito y catorce columnas corintias. Évora conserva otros monumentos que se remontan a la época romana: el recinto amurallado con sus torres, una puerta con arco y el acueducto. En el centro de la fotografía, detrás del templo, se yergue el torreón de la catedral (siglos XII y XIII). (Etruško-Marka)

sus recursos esencialmente de la pesca. El pescado ocupa un lugar más importante que la carne en el régimen alimentario de la población pobre de las ciudades, que consume grandes cantidades de sardinas. Este pescado, preparado en salazón, es transportado, generalmente por las mujeres, a los pueblos de montaña. Hay que referirse también a la pesca del bacalao, que en gran parte corre a cargo de extranjeros. Las conservas de sardinas (Matosinhos) y de atún (Vila Real de Santo Antonio, Portimão) constituyen una parte notable de las exportaciones del país, que en su conjunto son muy modestas.

La motorización de la flota es aún incompleta, incluso en el caso de la pesca de altura del bacalao. Tanto la organización como las instalaciones todavía conservan muchos caracteres arcaicos. No obstante, la honda raíz marinera de los pescadores portugueses, su profundo conocimiento del mar y el dominio de su oficio, suple en muchas ocasiones las deficiencias técnicas de los medios de que disponen o la antigüedad de algunos de sus sistemas.

Aun teniendo unas tierras interiores montañosas, la costa septentrional es baja y, excepto algunos centros modernos, como Matosinhos, los lugares de atraque de las embarcaciones se hallan dispersos a lo

Lisboa vista desde el castillo de San Jorge, fortaleza medieval construida sobre una colina que domina la ciudad. Fundada probablemente por los fenicios y luego municipio romano y capital de Lusitania, Lisboa fue conquistada, más adelante, por los visigodos y por los árabes, a los que se la arrebató el rey Alfonso I en 1147. En el siglo XIII se convirtió en residencia real, y conoció su máximo esplendor en el período de los grandes descubrimientos. (G. Mairani)

largo de amplias zonas de playa. Los pescadores son, a la vez, labriegos. La situación es muy distinta en el Centro y en el Sur, donde se encuentran puertos especializados (Nazaré, Sezimbra, Setúbal, Olhão) en los que los pescadores constituyen una verdadera casta, aislada del resto de la población.

Las ciudades portuguesas

La atracción por el océano se manifiesta también en la localización de los grandes centros urbanos, todos los cuales son puertos. El puerto del Norte, Porto u Oporto (322.000 hab.), se halla en el centro de una zona superpoblada. El distrito, en total, cuenta con 1.352.000 habitantes. Surgida en la época romana, en la orilla derecha del Duero, la ciudad medieval sostuvo pronto relaciones comerciales con Flandes. Actualmente, sus actividades industriales son muy variadas (vinos, construcción de barcas de pesca, textiles) pero dispersas, como en el resto del Minho, y extienden sus ramificaciones a pequeños centros obreros. A causa de la presencia de una barra transversal en el estuario del Duero, que dificulta la navegación, ha sido necesario poner en funcionamiento el antepuerto de Leixões, que cumple así una importante función económica.

Mucho más ventajosa es la posición de Lisboa (825.000 hab.), a orillas de un verdadero mar interno originado por el ensanchamiento del estuario del Tajo. Su función comercial se remonta a la época musulmana, que también presenciò el nacimiento de un cinturón periférico, admirablemente cultivado, en medio de tierras incultas. Pero la preeminencia nacional e internacional de Lisboa se afirmó en los siglos gloriosos en que se convirtió en la capital de un Imperio colonial y en un emporio de raras mercaderías de las Indias. Pese a la decadencia de estas funciones y a la rutina del sistema político y económico que constituía su fundamento, el distrito de Lisboa cuenta con más de 1.565.000 habitantes, es decir casi una sexta parte de la población del país. Son considerables las funciones de Lisboa como escala internacional de líneas marítimas y aéreas, aunque la ampliación del radio de acción de los transportes tienda a reducirlas. El puerto recibe la mayor parte de las mercancías procedentes del extranjero para el aprovisionamiento del país. Lisboa es, también, el primer centro industrial: Barreiro, el suburbio del otro lado del Tajo, posee astilleros, factorías químicas, hilaturas y fábricas de tejidos de yute, jabón y bujías. Pero este foco industrial no es comparable con las grandes concentraciones industriales de la Europa noroccidental.



Una considerable proporción de ciudadanos desarrolla actividades económicamente nulas o débilmente productivas: funcionarios, rentistas y una multitud de pobre gente que, tras haber sido traída hacia la ciudad con el espejuelo de un salario continuo que no podía hallar en los campos, se ha reducido a vivir a base de modestas actividades o, a menudo, de trabajos esporádicos.

Entre las otras ciudades portuguesas, ocupa una situación especial Coimbra (46.310 hab.), antigua capital del reino y residencia real, y además centro universitario que, hasta 1911, fue el único en todo el país. La ciudad sigue siendo un notable centro de vida artística y cultural y, por sus numerosos y bellos monumentos antiguos, intenso foco de atracción turística.

En el estuario del Sado, protegida por la Sierra de Arrábida, frente al lugar que ocupó la romana *Cetobriga*, surge otra ciudad que vive del mar: Setúbal (44.435 hab.), el mayor puerto pesquero y, por su número de habitantes, la cuarta ciudad de Portugal.

Braga (40.470 hab.), sobre un altozano que domina la llanura del Miño, también es de origen romano (*Bracara Augusta*). Durante el Renacimiento, conoció una época de gran florecimiento artístico que le valió el sobrenombre de "Roma portu-

guesa", pero durante los siglos XVII y XVIII, buena parte de sus monumentos resultó estropeada por reformas de pésimo gusto: la catedral conserva sólo la portada del siglo XII; el resto del edificio sufrió modificaciones entre los siglos XIV y XVIII. La ciudad es ahora un centro de



PLANO DE LISBOA. La ciudad se ha desarrollado por la orilla derecha del Tajo, donde el río, tras haber formado una vasta bahía, se estrecha en un canal de unos 12 km de longitud que desemboca en el Atlántico. La parte baja (Baixa) fue destruida casi completamente por un terremoto en 1755, y se reconstruyó según un plano regular. En la parte alta, se conserva la zona más antigua, con el característico barrio oriental. (Alfama)

El moderno puente Salazar, que atraviesa el Tajo en Lisboa. Con sus 6 km de longitud, comunica la orilla Norte, industrializada, con la Sur, predominantemente agrícola. Fue inaugurado en 1961. La expansión de Lisboa se ha efectuado en dirección Oeste y Norte, pero el centro de la actividad ciudadana continúa estando a orillas del Tajo. (G. Anfuso)



El puerto deportivo de Belém (Lisboa). En segundo plano, se halla el monumento de mármol (padrão dos Descobrimentos) dedicado a los grandes navegantes y erigido en 1960 para conmemorar el quinto centenario de la muerte de Enrique el Navegante, el culto e inteligente príncipe que favoreció las expediciones marítimas. (J. A. Cash-Marka)



notable importancia económica, como mercado agrícola y sede de industrias alimentarias y textiles.

Una industrialización difícil

De cuanto se ha expuesto resulta que, en conjunto, Portugal se encuentra superpoblado, en relación con sus actuales recursos. La producción de cereales es insuficiente y ha de ser completada con importaciones. Los productos industriales, que no alcanzan mucha difusión, en gran parte se adquieren en el extranjero. Por lo tanto, es problema fundamental el desarrollo de la industria. Dado que el país es muy pobre en carbón (escasa producción de antracita y lignito), los yacimientos de hierro resultan poco explotables y no parece oportuno implantar una industria pesada. Los esfuerzos del Gobierno, por lo tanto, se dirigen principalmente al incremento de la industria ligera. En Leixões ha entrado en funciones una moderna factoría de reducción para fundición, y en Seixal (al Sur de Lisboa), un consorcio belgoalemán ha instalado una siderúrgica con una capacidad de 300.000 toneladas anuales. Existe una buena red de carreteras, condición indispensable para cual-

quier desarrollo económico, y, sobre todo, se ha iniciado el proceso de industrialización construyendo grandes centrales hidroeléctricas en los cursos de agua del Norte, de perfil accidentado y de caudal relativamente regular y copioso (Castelo do Bode, en el Zêzere; y Rabagão-Cavado y Picote, en el Duero). La producción de energía se ha doblado en los últimos diez años, y la potencia instalada (2.030.000 kw en 1968) representa la tercera parte de las reservas potenciales. Las industrias que han sido favorecidas por estas fuentes de energía son, sobre todo, las de hilados y tejidos de algodón, cuya producción se ha duplicado en los últimos veinte años y satisface las actuales necesidades (Minho, Lisboa). La actividad de la industria química (sobre todo fertilizantes), que tiene su centro en Barreiro, ha aumentado más del 50 % en el mismo período. Pero en valor absoluto y por habitante, las cifras no admiten comparación con las de los países de elevado nivel de vida. La industrialización ha sido frenada por la falta de capitales, el temor de provocar un fuerte retroceso en el comercio con el exterior y la preocupación de mantener el valor de la moneda, el escudo, que, en efecto, mantiene su estabilidad.

LAS ISLAS PORTUGUESAS DEL ATLÁNTICO

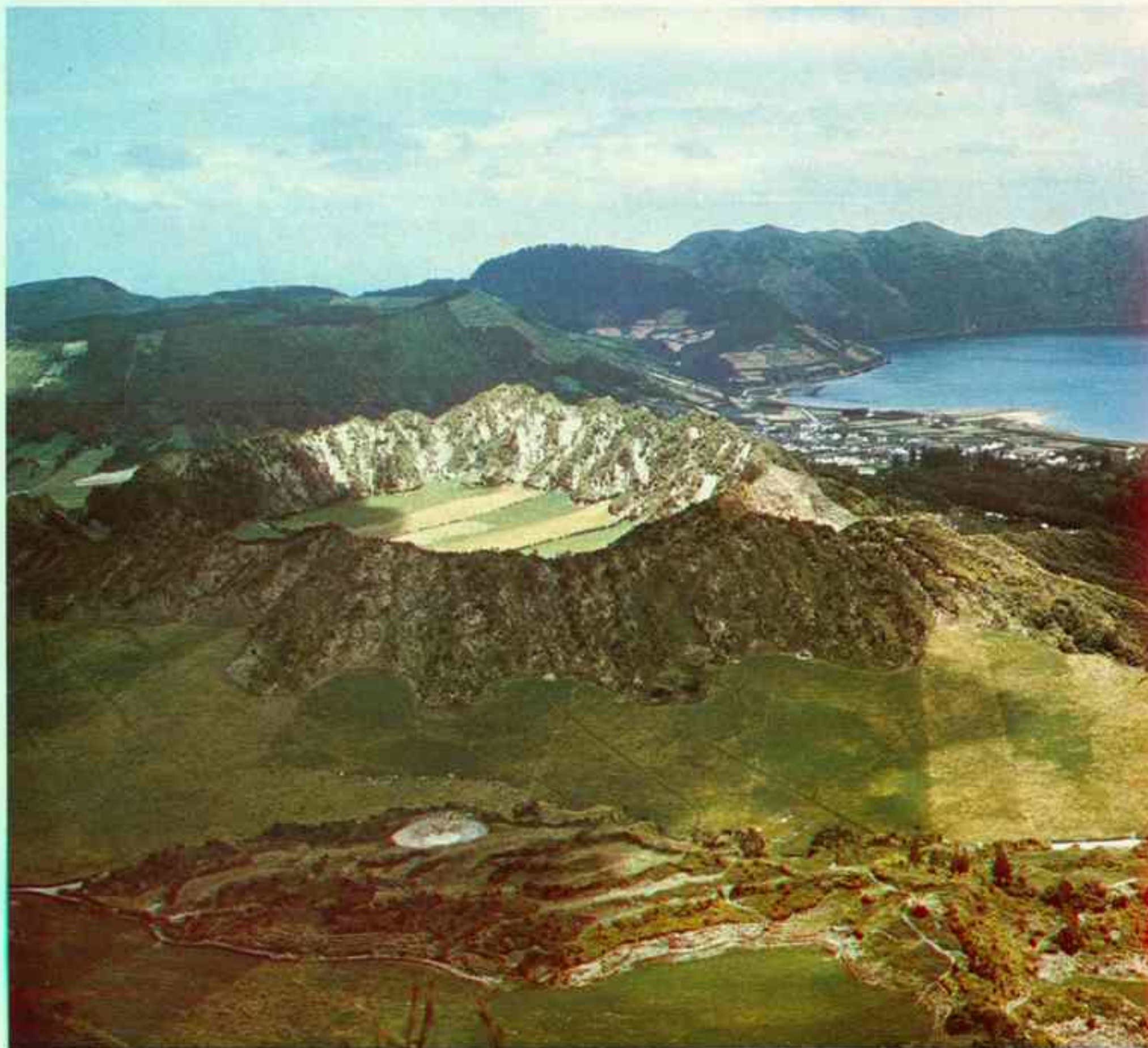
En la ruta de los grandes descubrimientos marítimos, los portugueses ocuparon, desde el siglo XV, algunas islas desiertas: Azores, Madera, Cabo Verde. Estas islas han cumplido una función de etapa en las rutas de la navegación marítima y de la propagación de los cultivos a América. Están habitadas por una población labriega esencialmente portuguesa, que ha llevado consigo muchos caracteres del ambiente rural de la metrópoli, y los ha combinado con otros muchos caracteres estrechamente relacionados con los cultivos de las zonas tropicales, que son los que, por lo general, predominan en estas tierras.

Todas estas islas, que constituyen una provincia unida por estrechos vínculos a la madre patria son, como las Canarias españolas, de origen volcánico. Los cultivos encuentran, por doquier, dificultades para extenderse por las laderas de los montes. En consecuencia, casi todas las vertientes de las montañas de Madera han tenido que ser trabajadas en el sistema de terrazas, hasta llegar a alcanzar alturas de 800 m que señalan el límite de los cultivos.

Sin embargo, la dispersión en latitud y la mayor o menor vecindad con la costa africana dan origen a fuertes contrastes climáticos que, a su vez, imponen sus leyes determinantes a la agricultura de esas tierras atlánticas.

Las Azores

Las Azores (2344 km²; 334.300 hab.) están situadas en pleno océano Atlántico (entre 36° y 39° de lat. N y 25° y 31° de long. O). Tienen un clima suave, caracteri-



LOS ARCHIPIÉLAGOS DE LAS AZORES Y MADERA. El archipiélago de las Azores está formado por islas de relieve atormentado, de origen volcánico, que representan los puntos más elevados de cordilleras submarinas sujetas aún frecuentemente a erupciones y terremotos. Volcánico es también el archipiélago de Madera, que precisamente recibe este nombre debido a la abundancia de madera, originada por la riqueza de la vegetación.

zado por una fuerte humedad atmosférica: las precipitaciones, distribuidas con regularidad, disminuyen en pleno verano sólo en correspondencia con una estrecha faja costera, cuyo régimen climático es parecido al del Minho (Portugal), pero con una oscilación térmica inferior debida, sobre todo, a la ausencia de invierno (media de 14° C en el mes más frío).

Los principales cultivos especializados, destinados, en parte, a la exportación, se recogen en esta franja costera baja: piña, tabaco, té, uva, caña de azúcar (con destilería y azucarera). Además se cultiva maíz, hortalizas y patatas para el consumo local. Es muy importante la ganadería de vacas lecheras de origen holandes, que pastan en los prados de empinadas laderas. La pesca es discreta, y alimenta industrias conserveras.

Vista de São Miguel, la mayor y más populosa isla de las Azores. Arriba, a la derecha, uno de los dos lagos gemelos que ocupan la "Caldeira das sete cidades", gigantesco cráter de 7 km de diámetro. Aunque ambos lagos se comunican, sus aguas son de colores distintos: uno es verde y el otro azul. (S.E.F.)



Funchal (Madera): la Avenida do Mar, la larga arteria costera. La capital de Madera se extiende por el litoral meridional de la isla. La exuberante vegetación, los valles pintorescos del interior y el clima suavísimo han valido a Madera el sobrenombre de "perla del océano". Es una estación climática invernal muy famosa. (G. Ricatto)

Las islas principales son São Miguel, Terceira, Pico y São Jorge. En Terceira existe un cráter volcánico, llamado Caldeira de Santa Bárbara, que sobrepasa los 1000 metros de altitud. Las ciudades más importantes de estas islas son Ponta Delgada (22.315 hab.) y Angra do Heroísmo (13.500 hab.).

Madera

Madera (741 km²; 33° lat. N y 17° long. O) se halla más próxima al continente africano y posee un clima mediterráneo típico, muy apreciado por los turistas anglosajones. Las lluvias son algo más abundantes en la vertiente septentrional, expuesta a los vientos alisios, pero se concentran en los meses invernales; por lo tanto, casi todos los campos tienen necesidad de regadío. Los cultivos especiales ocupan las terrazas inferiores. En el siglo XV, en Madera se experimentaron las

primeras grandes plantaciones de caña de azúcar. En la actualidad, las plantaciones de plátanos han sustituido a la caña casi en todas partes. La producción de vinos generosos continúa haciendo floreciente el comercio, sobre todo con Inglaterra. La capital, Funchal, es un puerto importante por su tráfico de buques y además la quinta ciudad portuguesa por su número de habitantes (43.300).

Las islas de Cabo Verde

Las islas de Cabo Verde, la más importante de las cuales es São Tiago, con capital en Praia, tienen una extensión de 4033 km² y una población de 245.000 habitantes. La breve estación lluviosa de este archipiélago tropical corresponde al verano. El cultivo fundamental, el maíz, se resiente de la carencia de agua y de lo atrasado de las técnicas agrícolas. La única exportación notable la constituye el

aceite de ricino. También se cultiva extensamente trigo y batatas, por lo general en las laderas, que se encuentran llenas de matojos. La cría de ganado está muy vinculada a este tipo de agricultura, produciéndose abonos y leche que, generalmente, se transforma en mantequilla.

La función de escala en las rutas hacia América y África meridional, ejercida antaño por todas estas islas, se encuentra actualmente en decadencia. Funchal ha visto disminuir su tráfico. Los grandes aviones ya no necesitan detenerse en las Azores. Sin embargo, los cargueros renuevan siempre sus provisiones de combustible en las islas de Cabo Verde.

BIBLIOGRAFIA

Birot, P.: *Portugal*, Paris, 1950 - Amorim Girao, A. de: *Geografia de Portugal*, Oporto, 1951 - Lautensach, H.: *Portugal* («La Península Ibérica»), Barcelona, 1968 - Migliorini, E.: *Profilo geografico dell'Europa occidentale*, Nápoles, 1964 - A.V.: *Anuario Estatístico*, Lisboa, 1964.

Benelux

Dadas sus peculiares condiciones geográficas, su posición dentro del marco de la Europa occidental y su evolución política y económica, no se concibe una separación completa entre los Países Bajos y Bélgica. En otro tiempo, estas naciones no tuvieron dificultades para afirmar su propia personalidad política frente al mundo germánico, profundamente dividido, y al mundo francés, de tendencias muy centralizadoras. Los acontecimientos históricos han podido deshacer la alianza entre el Norte y el Sur, pero existe todavía hoy el sentimiento, confuso quizá, pero real, de pertenecer a la misma unidad geográfica, dividida en dos pequeñas naciones con intereses semejantes y comunes. Las duras pruebas a que fueron sometidos durante la segunda Guerra Mundial han reforzado estas tendencias, que actualmente se concretan en una unión económica cada vez más estrecha y que incluye Luxemburgo como tercer miembro: el Benelux.

Ningún accidente natural separa Bélgica de los Países Bajos: la misma llanura marítima baja y pantanosa, las mismas extensiones de arenas estériles, los mismos cenagales se encuentran a uno y otro lado de la frontera. Los ríos belgas, el Escalda y el Mosa, tienen su desembocadura en los Países Bajos, y tan sólo a través del bajo Rin holandés Bélgica puede comunicarse por vía fluvial con Alemania. Sin embargo, no faltan las diferencias: mientras en los Países Bajos el mar penetra por doquier hacia el interior, Bélgica sólo tiene el vértice del estuario del Escalda, cuya desembocadura es holandesa. El Sur de Bélgica es también el más continental: por medio de las Árdennas, se conecta con el macizo esquisto renano, es decir con las desgastadas montañas de la Europa central, y a través del bajo Luxemburgo se une a Lorena y a la cuenca de París.

También desde el punto de vista étnico son numerosas las afinidades, y así, por ejemplo, algunos dialectos holandeses están muy difundidos en Bélgica. La destacada peculiaridad de cada uno de los tres

países es su situación en un cruce de vías de comunicación y de corrientes económicas. La larga fachada marítima, interrumpida por estuarios aprovechados para establecer buenos puertos, pone a su alcance todas las fuentes de materias primas y todos los mercados de ultramar. Gran Bretaña está cerca, al otro lado de un estrecho mar, que es el más concurrido del mundo. En el continente, no existe ningún

obstáculo para el tráfico: la amplia llanura se abre hacia Renania, la cuenca de París y el Mediodía; y las Árdennas y el macizo esquisto renano no constituyen barreras insalvables gracias a los valles del Mosa y del Rin.

El comercio ha enriquecido a estos países. En el Medievo, Brujas, ciudad hanseática, llegó a convertirse en el centro del tráfico marítimo de la Europa occi-

Utrecht: la universidad vista desde la torre de la catedral. El conjunto es de estilo renacentista flamenco. Además de antiguo centro cultural (la universidad se remonta a 1636), Utrecht es la capital religiosa de los católicos holandeses. (G. Mairani)



dental, de modo que en ningún otro lugar la circulación era tan intensa como en las carreteras que conducían de Flandes a Renania y a las ferias de Champagne. En el siglo XVI, Amberes primero y luego Amsterdam ocuparon el puesto de Brujas. Actualmente, los puertos situados en el delta común del Escalda, del Mosa y del Rin gobiernan el traspais más industrializado y poblado de Europa.

Por último, en estos países, la civilización latina y la germánica, lejos de rechazarse mutuamente, se fundieron de manera armónica, haciendo de los Países Bajos y de Bélgica florecientes centros de cultura que, en un momento determinado, encontraron tan sólo su parangón en Italia. No obstante, esta situación tan céntrica y tan estratégica desde el punto de vista militar, hizo también de Bélgica objeto de intrigas políticas, y la convirtió en el Estado tampón por excelencia y en el eterno campo de batalla del continente, como se ha demostrado en las dos guerras mundiales del presente siglo.

La formación de los Estados

En conjunto, los países del Benelux ocupan una superficie de 73.944 km², equivalente a poco más de la séptima parte de España: 30.514 km² Bélgica, 40.844 km² (con las aguas interiores) los Países Bajos y 2586 km² Luxemburgo. El litoral tiene una longitud de 425 km. El punto de reunión de las fronteras francesa, alemana y luxemburguesa dista 300 km de la costa. En los Países Bajos, cualquier lugar se halla a menos de 200 km del mar.

Las fronteras son líneas de demarcación que tienen su origen en las conquistas y tratados, por lo que ofrecen un trazado a veces caprichoso a lo largo de las orillas del Rin, entre Nimega y Cleves, del bajo Escalda en Flandes, y del Mosa cerca de Maastricht y Givet.

Las divisiones territoriales precedentes a la constitución de los pequeños Estados feudales guardan una relación bastante lejana con las naciones actuales. En el ámbito del Imperio Romano y luego dentro del reino franco, los actuales Países

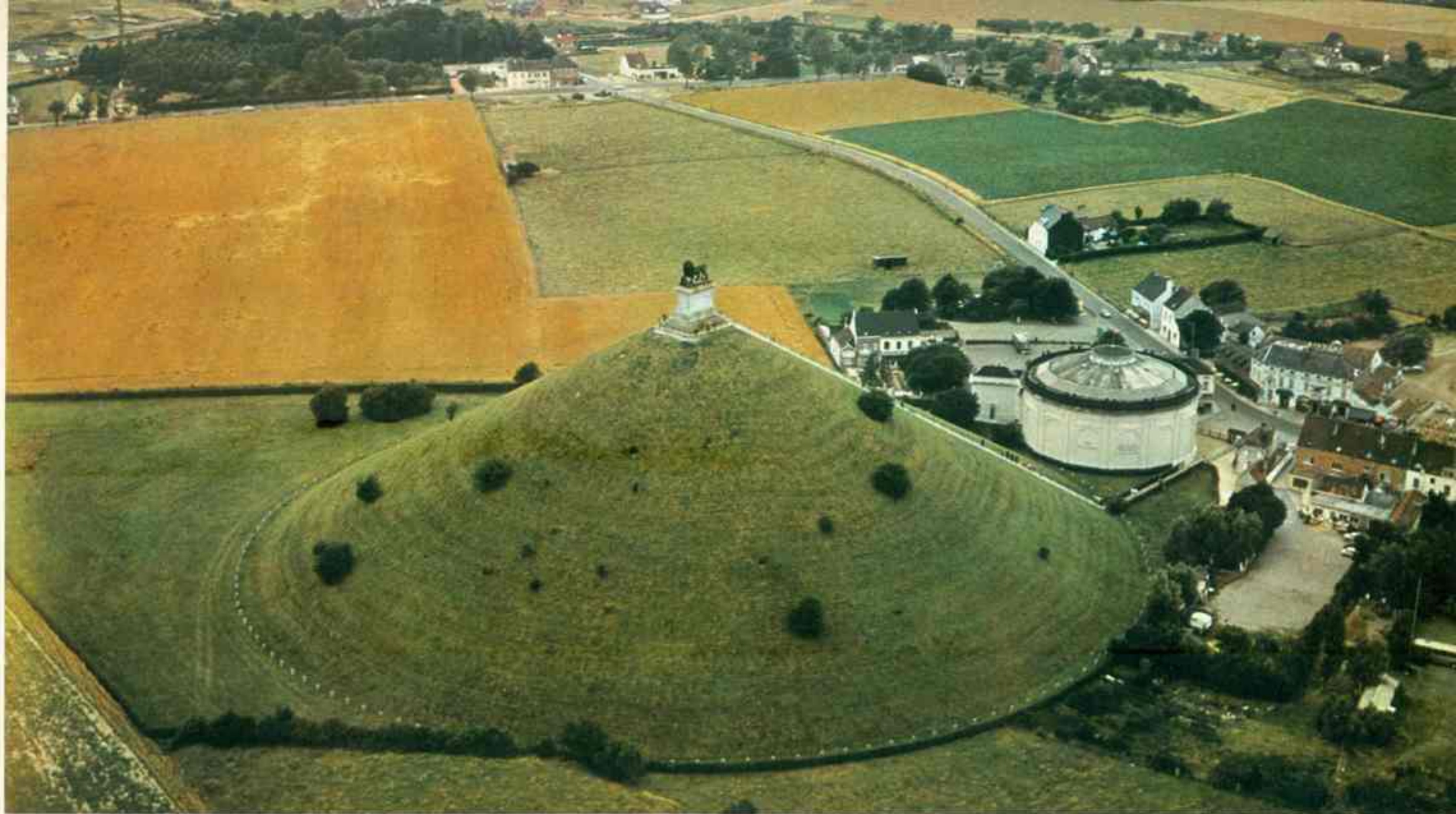
Bajos y Bélgica no constituían más que provincias marginales y lejanas. Pero Carlomagno, con sus conquistas, los colocó en una situación céntrica, que conservaron durante largo tiempo. La división del Imperio Carolingio, por el tratado de Verdún (843), tuvo muchas consecuencias: convertidos en países tampón, Bélgica y los Países Bajos no dejaron ya de ser objeto de la codicia de los reyes de Francia o de los emperadores del Sacro Imperio Romano. En el período feudal, Flandes, el condado más importante, fue ganando autonomía, mientras se anexionaba a Francia el Flandes galicano. Lorena, por el contrario, absorbida por Alemania desde 925, se disgregó y vio nacer uno tras otro algunos ducados (Brabante, Limburgo y Luxemburgo), condados (Hainaut, Namur, Holanda y Zelanda) y principados eclesiásticos (Lieja y Utrecht). Pero a partir del siglo XIV, estos pequeños Estados se acercaron unos a otros y firmaron tratados bilaterales: empezaban a darse cuenta de que formaban un todo, diferenciado del bloque homogéneo francés y del caótico complejo del Imperio. No obstante, la unificación pudo realizarse tan sólo mediante los matrimonios dinásticos de la casa de Borgoña: antes de morir (1467), Felipe el Bueno poseía — además de Borgoña y el Franco Condado — Flandes, el Artois, Hainaut, Holanda, Zelanda, Namur, Brabante, Limburgo y Luxemburgo. Obra esencialmente de los duques de Borgoña, esta unificación no habría sido posible, sin embargo, de no haber existido una opinión pública favorable y unos intereses económicos comunes, instituciones análogas y una civilización única.

Después de la trágica muerte de Carlos el Temerario (1477), el matrimonio de María de Borgoña con Maximiliano I de Austria, que determinó el paso de los territorios belgas a la casa de Austria, convirtió los Países Bajos meridionales, durante más de tres siglos, en una dependencia de Imperios lejanos gobernados por los Habsburgo. Carlos V completó la obra apoderándose, sucesivamente, de Frisia, Utrecht, Overijssel, Drenthe, Groninga, Güeldres y Venlo, dejando sólo Lieja, que se había aliado independientemente con el emperador. A continuación, otorgó el Estatuto Internacional a las Diecisiete Provincias, reunidas en un "haz de varas bien atadas", y la Pragmática Sanción de 1549 estableció que éstas, anexionadas al Franco Condado, tenían que "mantenerse unidas en un bloque único para siempre", bajo un mismo monarca.

Este magnífico Estado, llegado a la cumbre de su prosperidad, acabó, desgraciadamente, por disgregarse a consecuencia de las guerras de religión y de la revuelta

LOS PAÍSES BAJOS EN 1648. En dicho año, inmediatamente después del tratado de Múnster, se inició el proceso de separación del territorio de los dos estados, Bélgica y Holanda (las Siete Provincias Unidas). Mientras esta última se hizo independiente, los Países Bajos meridionales, que corresponden a la Bélgica actual, siguieron bajo la soberanía española, pasando más tarde al dominio de Austria.





contra el régimen español. La Unión de Utrecht (23 de enero de 1579), formada por las siete provincias protestantes — Holanda, Zelanda, Utrecht, Güeldres, Overijssel, Frisia y Groninga —, constituyó el punto de partida de una República de las Siete Provincias Unidas que inició la separación entre Bélgica y Holanda, y cuya independencia fue reconocida por el tratado de Münster de 1648. Las cláusulas de este tratado, catastrófico para los Países Bajos meridionales, que continuaron siendo españoles, permitieron a las Provincias Unidas anexionarse el Flandes zelandés, el Brabante septentrional y una parte del Limburgo, cerrar el Escalda a la navegación marítima y arruinar de este modo el puerto de Amberes. El foso entre las Provincias Unidas y los Países Bajos no hizo más que agrandarse, y muy pronto no hubo ya nada en común entre la rica talasocracia protestante del Norte y las provincias católicas del Sur.

Protegidas por sus grandes ríos y el escudo de Bélgica, las Provincias Unidas conservaron fácilmente intacto su territorio. En cambio, Bélgica fue el campo de batalla de las potencias europeas, y al final de la guerra de Sucesión española pasó a Austria (1714).

La Revolución Francesa tuvo importantes consecuencias, ya que condujo a la anexión de Bélgica. El Congreso de Viena creó un reino de los Países Bajos reuniendo el Norte y el Sur, después de 250 años de separación, bajo el cetro de Guillermo I de Orange-Nassau. Luxemburgo, eri-

gido en gran ducado, fue separado para integrarse en la Confederación Germánica. Las fronteras orientales experimentaron algunas modificaciones: así, por ejemplo, las regiones de Eupen, Malmédy, Schleiden, Saint-Vith, etc., fueron cedidas a Prusia. La unificación de Bélgica y de los Países Bajos fue un éxito desde el punto de vista económico, pero demasiados elementos dividían a los dos pueblos, y la revolución belga de 1830 llevó de nuevo a la separación. Bélgica se convirtió en un reino independiente bajo Leopoldo I de Sajonia-Coburgo, pero cediendo la parte oriental del Limburgo, con Maastricht, y no consiguió recuperar más que la parte valona de Luxemburgo. Afortunadamente, la libertad de navegación en el Escalda inferior, ratificada en 1795 por los franceses, permaneció como un derecho adquirido. Entre Bélgica y los Países Bajos — nombre este último reservado ya exclusivamente a las antiguas Provincias Unidas — acabó por restablecerse la armonía. Con la disolución de la Confederación Alemana, el gran ducado de Luxemburgo recibió, en 1867, el estatuto de país independiente y neutral, aunque permaneció en el Zollverein alemán (unión aduanera).

El tratado de Versalles permitió a Bélgica, en 1920, recuperar una parte de los territorios cedidos anteriormente a Prusia (Eupen, Malmédy y Saint-Vith). Luxemburgo, separado del Zollverein, se acercó a Bélgica, y con este país concluyó, en 1921, la Unión Económica Belgoluxem-

burguesa, suprimiendo todas las aduanas existentes entre ambos países.

El fin de la segunda Guerra Mundial mejoró de manera notable las relaciones económicas entre Bélgica y los Países Bajos: a pesar de algunas dificultades iniciales, el futuro económico de los tres países agrupados en el Benelux parece asegurado, también, por su adhesión a las comunidades europeas de la CECA, el MEC y el EURATOM.

Actualmente, Bélgica y los Países Bajos están constituidos en reinos, y Luxemburgo en gran ducado. En los tres Estados, el poder legislativo es ejercido conjuntamente por el soberano y las Cámaras: Cámara de Representantes y Senado en Bélgica; Estados Generales, compuestos por una Primera y una Segunda Cámara, en los Países Bajos, y Cámara de Diputados en Luxemburgo.

Bélgica se halla dividida en nueve provincias, los Países Bajos en doce y Luxemburgo en doce cantones. Las respectivas capitales son Bruselas, Amsterdam y Luxemburgo, pero la corte holandesa reside en La Haya, donde se encuentra también la sede de los Estados Generales.

El aspecto físico

Por su sector sudoriental, el Benelux entra en contacto con el mundo herciniano de la Europa central, el mundo de las rocas duras del primario y de las bajas montañas peneplanizadas. Bélgica septentrional y los Países Bajos, en cambio,

En la llanura de Waterloo se alza la "Colina del León", túmulo cónico coronado por la figura de un león en hierro fundido que mira en dirección a Francia. Este monumento se levantó, en el transcurso de los años 1823 y 1827, en recuerdo de la batalla en la que fue definitivamente derrotado el ejército napoleónico en 1815. Waterloo se encuentra a unos doce kilómetros al Sur de Bruselas. (Ostuni)

constituyen una zona deprimida donde los sedimentos muy recientes, de escasa resistencia, forman una cobertera de enorme espesor. Entre estas dos zonas se intercalan algunos rellanos bajos, accidentados y rocosos al Sur del Sambre y del Mosa, y uniformes y cubiertos de limo en el Norte. Finalmente, el arco triásico y jurásico de la cuenca de París llega a ponerse en contacto con el extremo del vértice meridional del Benelux.

Las altiplanicies de rocas duras

Las Árdnas belgas, al igual que el Ösling luxemburgués, son una región elevada y cubierta de bosques, constituida por altiplanicies generalmente monótonas, que alcanzan de los 400 a los 600 m de altitud y culminan en los 692 m en un macizo turboso (Hautes-Fagnes); pero, por otro lado, estas altiplanicies se encuentran profundamente excavadas por los meandros encajados de los afluentes del Mosa y del Rin. La disgregación de las areniscas y de los esquistos da lugar a un suelo frío y

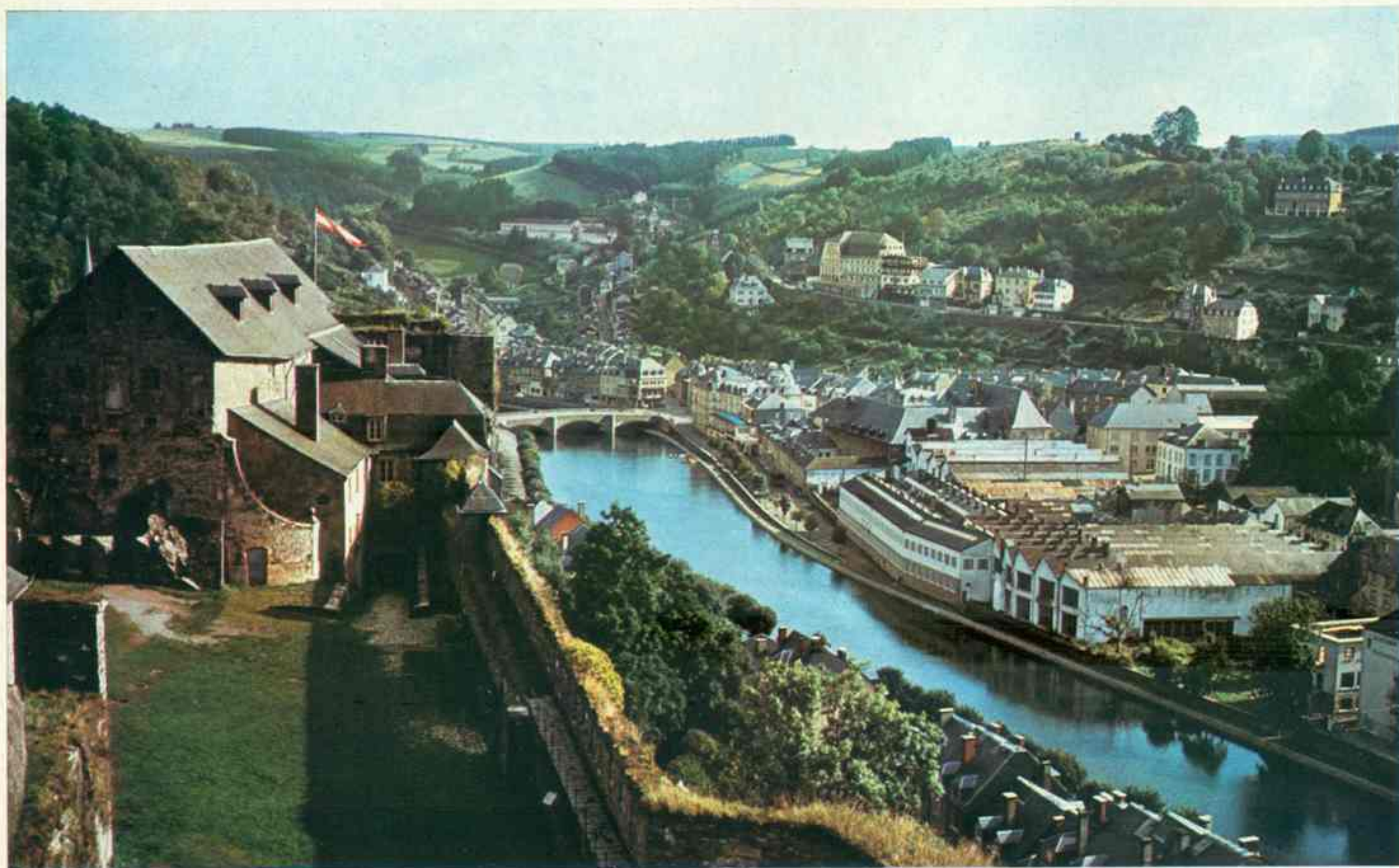
húmedo. El clima es áspero y lluvioso; a menudo la nieve perdura durante largo tiempo. Esta zona contrasta con la Lorena belga y el Gutland (o "Buen País") luxemburgués, de suelos con frecuencia margosos, más fértiles, e inviernos más suaves. Se advierte en esta región la continuidad de los relieves en cuevas loreneses, en particular de los del río Mosela, bastante ricos en minerales de hierro (*minette*).

En el Norte, las Árdnas descienden rápidamente, primero formando un estrecho rellano calcáreo surcado por grutas y simas en las que se pierden las aguas, y luego en la depresión esquistosa de las regiones del Fagnes y del Famenne, donde la altitud apenas supera los 200 m. El Condroz cuenta con niveles de 250-350 m de altura en sus cimas de areniscas extendidas de Oeste a Este, y separadas por depresiones calcáreas. Pero el profundo surco del Sambre y del Mosa, excavado en el carbonífero, orientado en dirección Sudoeste-Nordeste, limita bruscamente estos pliegues ondulados. Por el Oeste el surco se prolonga, más allá de una estrecha mese-

ta, a través de la ancha depresión del río Haine; y al Este, a través del pintoresco valle del Vesdre.

Plataformas de limos y llanuras arenosas

Hacia el Norte, las rocas duras desaparecen bajo terrenos más recientes: entre el Mosa y el Vesdre, el relieve es todavía muy accidentado en torno a la meseta de creta y de arcillas de Herve, de una altura de 250 a 350 m, pero cuando se atraviesa la frontera holandesa sólo se ve, a 100 ó 200 m de altura, una superficie de amplias ondulaciones que se extiende hacia el Oeste a través de toda Bélgica hasta más allá del Escalda. El limo cubre casi por entero un subsuelo permeable: cretas secundarias y arenas de las terrazas del Mosa en Hesbaye y en el Limburgo holandés, donde la aridez es mayor y los horizontes más monótonos; arenas terciarias en la parte central de Hainaut y Brabante, donde valles verdes y un poco encajados dan cierta variedad al paisaje. Hacia la frontera septentrional, el subsuelo se



Bouillon, pintoresca y pequeña ciudad de las Árdnas, se extiende sobre las dos orillas del río Semois, que discurre, a veces tumultuosamente y a veces con gran lentitud, en el típico paisaje de esta región, constituido por relieves bajos cubiertos de bosque, en los que los ríos han excavado sus valles. Bouillon, que hoy es uno de los centros turísticos más atractivos de la región, en la Edad Media fue la capital de un pequeño estado. De aquel lejano periodo quedan los restos de un castillo en el que se conservan algunos recuerdos del más famoso de los hijos de esta ciudad: Godofredo de Bouillon, jefe de la primera Cruzada y esforzado defensor del Santo Sepulcro. (J.A. Cash-Marka)



hace más permeable, la arcilla aparece entre los estratos arenosos, y la escorrentía superficial se intensifica; la "húmeda" Hesbaye y el Hageland se ondulan en colinas; y entre el Dendre y el Escalda se suceden los montes y valles.

Al Oeste del Escalda, las colinas se van espaciando, se aplanan, y al otro lado del Lys no se distingue más que la alineación de algunos "montes" a lo largo del borde meridional de la cuenca del Yser. Es la llanura flamenca, de suelo arenoso-fangoso en el Sur y decididamente arenoso en el Norte. Casi en ningún lugar la altura supera los 20 m, y los ríos discu-

rren por inmensos valles llanos colmados de aluviones.

La misma falta de relieve se observa en las extensiones arenosas de la Campine y del Brabante holandés; tan sólo hacia el Este se alza una plataforma cuyas laderas escarpadas y accidentadas, de una altura entre los 25 y los 30 m, ponen al descubierto las arenas que el Mosa ha depositado en el cuaternario. Más hacia el Norte, estos aluviones de materiales gruesos del Mosa se confunden con los del Rin, constituyendo la base de todos los Países Bajos. En la zona sudoriental, el subsuelo contiene ricas cuencas carboníferas.

Las arenas no tardan en ceder el puesto, a lo largo del bajo Mosa y del bajo Rin, a los aluviones recientes, que se extienden en una vasta llanura húmeda. Fuera de los diques, la vista no distingue más que las ligeras prominencias de los terrenos más antiguos, *donken*, que rompen la monotonía de los aluviones, y los largos "diques naturales" debidos a los limos acumulados por las crecidas.

Al Norte de los grandes ríos, arenas fluvio-glaciales y arcillas con bloques revelan por todas partes el paso de los glaciares que, durante el cuaternario, descendieron de los países escandinavos y que, si-

Los apretados meandros del Mosa en Dinant. Nacido en Francia, en la altiplanicie de Langres, este río, de 950 km de longitud, después de atravesar Bélgica desemboca en el mar del Norte, en territorio holandés. Es navegable por embarcaciones de más de 1300 toneladas. (Ostuni)



Franjas de tierra rectas y paralelas, salpicadas de casas y de grupos de árboles, emergen de las aguas del lago de Loosdrecht (Utrecht), en una región de aspecto pintoresco. En estos lagos, que están en vías de convertirse en zonas desecadas, se celebran cada año regatas y concursos de pesca. (Ostuni)

guiendo los antiguos valles en dirección Sur, comprimieron las arenas y los materiales gruesos de las pendientes, plegándolos y rectificando su disposición: son numerosas las "crestas de empuje", de una altura de 70 m y más en Overijssel, Güeldres, entre el Rin y el Mosa, al Sudeste de Nimega, y sobre todo entre el Kromme Rijn-Vecht y el IJssel, donde los relieves arqueados de las colinas de Utrecht y de la región del Veluwe delimitan el vasto anfiteatro del valle del Güeldres. En la provincia de Drenthe, en cambio, la arcilla morrénica, recubierta de arena, presenta tan sólo ligeras ondulaciones; en otra época, la región estuvo casi completamente aislada por pantanos, de los que quedan pocos restos a consecuencia de la explotación de la turba.

Una costa inestable

La llanura marítima se debe principalmente a la acumulación de sedimentos marinos recientes: a la retirada de los gla-

ciars, hacia fines del cuaternario, siguió la sumersión de la llanura y la formación, entre el cabo Blanc-Nez (Francia) y la isla de Wieringen, de un cordón litoral coronado de dunas. Detrás de él se extendía una estrecha cuenca que formaba el mar de los Wadden, mientras que más hacia el interior quedaba la vasta laguna cerrada del *Flevo Lacus* de los antiguos. Una nueva ofensiva del mar en el siglo IV hizo desaparecer este primer cordón litoral, transformando el lago en una ensenada en comunicación directa con el mar. Pero la regularización de la costa se inició muy pronto, y otro cordón de dunas se formó encima de una nueva barra litoral unida a la isla de Texel. Al amparo de esta barra, en Flandes y en Zelanda se renovó la sedimentación arcillosa, mientras los canales de marea, que habían excavado profundamente el estrato de turba, acabaron por llenarse de arena. En Holanda, no existen sedimentos acumulados encima de la turba, que por cierto aflora por todas

partes, mientras que en Frisia las inundaciones que se produjeron en el transcurso de la Edad Media impidieron la colmatación, conservando así la zona del mar de los *Wadden*.

Un clima templado

Bélgica y los Países Bajos, sometidos a un mismo régimen de vientos marinos occidentales, gozan de idéntico clima templado, tan sólo un poco más duro en las Ardenas y en el extremo septentrional: enero tiene una temperatura media anual de unos 3° C en Bélgica y los Países Bajos, e inferior en poco más de 1° C en Luxemburgo; julio, 18° C en Bélgica y en los Países Bajos, y 16° C en Luxemburgo. Las precipitaciones sin ser muy abundantes, tampoco son escasas: alrededor de 150-200 días de lluvia, distribuidos de modo bastante uniforme en el curso del año y que acumulan una media que oscila entre 670 y 1010 mm de agua en la región de las Ardenas.

La conquista de tierras

En las Árdenas, al transformar el bosque en tierras de labor, el hombre ha destruido la naturaleza sólo en parte. En la zona rica en limo, los hombres del Neolítico ya habían abierto grandes claros, e indudablemente a partir del periodo galorromano, los anchos horizontes de hoy eran ya un espectáculo familiar para los habitantes de las numerosas *villae*. Las llanuras arenosas y turbosas parece que tuvieron un bosque poco espeso, que el hacha del labrador o los rebaños de ovejas transformaron sin grandes dificultades en tierras cultivables o en landas estériles. Desde Lorena a Drenthe, una labor tenaz de hacha y azada permitió a los primeros cultivadores la creación de propiedades agrícolas.

La lucha contra el mar

En las regiones marítimas y a lo largo de las orillas de los grandes ríos, fue necesario disputar la tierra a las aguas. Las dunas constituyen localmente una protección eficaz, pero sin los diques que bordean los estuarios y los *wadden*, toda la llanura formada por sedimentos marinos se vería sumergida a cada marea alta. Es necesario, además, asegurar la evacuación de las aguas interiores: aguas de lluvia, de infiltración y de los ríos rechazadas al subir la marea, particularmente importante en el Sur, donde alcanza una media de 4,44 m en Ostende y 3,53 m en Vlissingen. Por otra parte, el suelo no deja de hundirse: desde 1880 se ha experimentado, por cada periodo de diez años, un aumento de 2-3 cm del nivel medio de la marea. De este modo, los peligros de inundación son bastante temibles en caso de que una tormenta una sus fuerzas a las de una marea excepcional. Se calcula que en los Países Bajos, durante los tiempos históricos, cerca de unos 6000 km² han sido invadidos por las aguas del mar: de estas tierras tan sólo ha sido posible recuperar las dos terceras partes.

Todavía hoy, a lo largo de las costas de las islas de Zelanda, los acantilados siguen retrocediendo. El Zuiderzee sólo data del siglo XIII, cuando el mar invadió gradualmente el lago Flevo. El Biesbosch data de 1421, cuando la gran "inundación de Santa Isabel" hizo desaparecer 28 pueblos al Sur de Dordrecht. Está todavía vivo el recuerdo del desastre de febrero de 1953, cuando una gran marea, acompañada de una tempestad violenta y persistente, empujó las olas por encima de los diques, cuyos taludes interiores fueron socavados y arrastrados por las aguas. De proporciones ya graves en la costa belga y a lo largo del Escalda, la inundación, que se abrió pasó a través de 67 brechas, ad-

quirió las proporciones de una enorme catástrofe en Zelanda y en Holanda meridional: 145.000 hectáreas, es decir el 5,7 % de las tierras de labor de los Países Bajos, fueron invadidas y devastadas por las aguas; 3700 viviendas quedaron destruidas, y 1794 personas perecieron. Las autoridades holandesas, con el fin de evitar la repetición de una calamidad semejante, decidieron — al tiempo que conseguían así una gran reserva de agua dulce — cerrar los estuarios de la Holanda meridional y de Zelanda con sólidos diques marítimos, a excepción del Escalda occidental, que continuará asegurando el acceso al puerto de Amberes: se trata del llamado plan Delta, que se encuentra ya en fase de ejecución en su parte septentrional.

A pesar de los repetidos avances destructivos del mar, el hombre no ha dejado de apropiarse de los fértiles sedimentos marinos y de secar las tierras bajas turbosas. Desde el siglo VII, ha conquistado poco a poco, con la construcción de diques, las costas llanas y cenagosas de Flandes, Zelanda, Holanda meridional y Frisia. La llanura costera no es más que un conjunto irregular de compartimientos cerrados por diques (pólderes), atravesados por canales de avenamiento.

Las condiciones son particularmente difíciles en las turberas de Holanda y de la Frisia meridional. Tan sólo en los siglos XII y XIII los hombres, refugiados hasta entonces en las dunas y en algunos pocos bancos de arena, se pusieron a construir diques en torno al Zuiderzee y en las orillas de los principales cursos de agua: el Zaan, el Amstel, el Rotte, etc. Para detener las mareas, construyeron, en las desembocaduras, algunos diques de contención (*dammen*), junto a los cuales nacieron y se desarrollaron Zaandam, Amsterdam, Rotterdam... A partir del siglo siguiente, aislaron pequeños territorios con diques (pólderes). Las aguas de estas zonas, al igual que las de las tierras cubiertas de arcillas marinas, se escurrian por la simple fuerza de la gravedad hacia el mar durante la marea baja. Pero la subida del nivel del mar y el hundimiento de la turba seca impusieron muy pronto una evacuación artificial de las aguas: a partir del siglo XV, el paisaje holandés se enriqueció con innumerables molinos de viento, dedicados sin descanso a verter en los canales de evacuación las aguas recogidas en los pólderes.

Sin embargo, quedaban grandes cuencas recubiertas de arcilla fértil, como los lagos naturales de la Holanda septentrional y las cuencas debidas a la explotación de la turba en el Sur. En el siglo XVII, los burgueses enriquecidos de Amsterdam tomaron la iniciativa de secar los lagos situados al Norte del IJ (Beemster, Scher-



EL TERRITORIO DE BÉLGICA Y DE LOS PAÍSES BAJOS SIN LA INTERVENCIÓN DEL HOMBRE. Si el hombre no hubiera intervenido para modificar el ambiente natural, el paisaje sería completamente distinto y muchas zonas hoy habitadas estarían cubiertas por las aguas. Sólo unas pocas alturas emergerían del mar. La zona de color gris corresponde al conjunto de territorios que se han ido ganando al mar. (Doc. F. Dussart)



LA DESECACIÓN DEL ZUIDERZEE Y DE LAS ZONAS PRÓXIMAS. 1) Desecación de lagos ("droogmakerijen") con la fecha en que terminaron los trabajos; 2) pólderes conquistados al mar, al Norte del dique de Frisia occidental; 3) zonas que se hallan actualmente en proceso de desecación; 4) antiguos diques; 5) nuevo dique del IJsselmeer.



Campo de tulipanes en la campiña de los Países Bajos. Los tulipanes, que son uno de los elementos más característicos del paisaje holandés, se cultivan especialmente en la zona comprendida entre Haarlem, Leiden y Noordwijk. La exportación de bulbos y flores constituye un factor bastante importante en la balanza comercial. (J.A. Cash-Marka)

mer, etc.), rodeándolos de un dique y con un canal bordeado de molinos de viento. Para el secado de las grandes turberas inundadas, que se extendían entre Amsterdam y Rotterdam, fue preciso esperar los progresos técnicos del siglo XIX, en especial la bomba de vapor.

Finalmente, se proyectó la conquista del Zuiderzee, mar poco profundo, pero sujeto a terribles tempestades, amenaza constante de inundación para las bajas regiones de la orilla. La gran inundación de enero de 1916 aceleró la ejecución del proyecto de secado, y en 1932 se construyeron diques de longitud suficiente para unir Holanda con Frisia, que transformaron el gran golfo en un lago de agua dulce, llamado ya IJsselmeer. El más pequeño de los cinco polders previstos, el Wieringermeerpolder, de 20.000 hectáreas, fue el primero en el que se inició el cultivo. El del Nordeste, con una superficie de 48.000 hectáreas, se encuentra seco desde 1942 y ha sido también cultivado. El polder de Flevoland-Este (50.000 ha) tiene ya sus diques terminados (v. mapa)

y se halla en visperas de ser utilizado, y con la puesta a punto de los otros dos polders, Flevoland-Sur (45.000 ha) y Markerwaard (56.000 ha), los Países Bajos verán aumentado su territorio en más de 200.000 hectáreas, extensión muy considerable y que representa cerca del 6 % del territorio actual.

Toda la llanura marítima se encuentra, pues, constituida por un conjunto de polders, de origen y edades bastante diversos, pero con algunas características comunes, por ejemplo: las de hallarse aislados por diques, ser avenados artificialmente y poseer cada uno de ellos un nivel hidrostático regulable de acuerdo con las necesidades y las exigencias de la agricultura.

El hombre no debe luchar únicamente contra el mar, sino que debe también defenderse de la constante amenaza que representan los grandes ríos, sobre todo a lo largo de las orillas del bajo Mosa y del bajo Rin, cuyo nivel es normalmente superior al del suelo de las regiones que atraviesan.

El paisaje rural

En Bélgica, una región meridional de asentamientos en núcleos y campos abiertos, es decir no vallados, se contraponen a una región septentrional de asentamientos diseminados y campos cercados. Pero es ésta una distinción esquemática: las graduaciones son múltiples a menudo, la dispersión de las casas oculta una concentración originaria, aunque, por otra parte, incompleta.

Las altiplanicies meridionales

En las Árdennas y en el Ösling luxemburgués, los bosques y los terrenos de cultivo se hallan íntimamente entremezclados. Antes, el ganado pacía en las planicies frondosas y se practicaba el *sartage*, cultivo precario de tierras en las que se había quemado el bosque talado. En la actualidad, sin embargo, han sido suprimidos los derechos de uso, y las propiedades comunales se reducen a los campos labrados y a los pastos. Los prados rechazan cada vez más los cultivos po-



Benelux es el nombre con el que se designa a la entidad económica formada por los tres pequeños estados de Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo, que han conseguido realizar una completa unión económica tras la aceptación del tratado de La Haya, firmado en 1958 y puesto en vigor el 1 de noviembre de 1960. La sigla se formó con la primera sílaba del nombre de cada uno de los tres países firmantes (en efecto, en el idioma correspondiente es Belgique, Nederland y Luxembourg). Los tres estados pertenecen además a otras organizaciones, como la CECA, el MEC y el Euratom.



Kinderdijk (Rotterdam): en esta zona, situada en el valle del río Lek, en un paisaje de campos intensamente verdes cruzados por muchos canales, se alzan los famosos molinos de viento. En otros tiempos, había cerca de dos mil en los Países Bajos, pero actualmente sólo quedan unos doscientos. Utilizados antaño para desecar la llanura, bombeando el agua y vertiéndola luego en los canales, que la conducen hasta el mar, hoy día los molinos han sido sustituidos por motores diesel y sólo funcionan a veces como espectáculo para los turistas. Los diques construidos en el Lek protegen esta región de las inundaciones cuando la marea alta lleva las aguas hasta cerca de Rotterdam. (Ostuni)







Vista del gigantesco dique que separa el IJsselmeer (a la derecha) del mar de Wadden (a la izquierda): tiene una longitud de 32 km y una anchura de 90 m. Terminado en 1932, el agua salada del Zuiderzee fue cambiada por agua dulce. Cada vez que el Zuiderzee alcanzaba determinado nivel debido a la aportación del agua de los ríos que en él desembocan, se abrían las esclusas situadas en los dos extremos del grandioso dique y el agua fluía entonces al mar. Después de diez años de llevar a cabo este sistemático proceder, el Zuiderzee se convirtió en el IJsselmeer (lago de IJssel). (S.E.F.)

bres, como son el centeno, la avena, las patatas y forrajes.

La casa de campo, grande y rústica, de gruesos muros de piedra, comprende la vivienda, el establo y la cabaña bajo un mismo techo de pizarra. En la parte oriental se encuentra la pintoresca casa con palomar, de blancas paredes encaladas. En general, las casas se agrupan formando pueblos y caseríos, en torno a los cuales se disponen los campos, divididos en numerosos y pequeños bancales, con frecuencia algo arqueados para seguir la curva de la pendiente. Ninguna valla cierra los campos: cada propiedad se reparte en un gran número de bancales. Estos campos abiertos se encuentran ligados a antiguas costumbres agrarias, que prohibían cercar las tierras, con el fin de permitir el acceso del ganado comunitario a los rastrojos después de la cosecha.

En la Lorena belga y en el Gutland, el bosque cubre vastas extensiones de terrenos silíceos. El paisaje es más acogedor: campos abiertos y divididos en fajas que se extienden por los terraplenes, mientras que los pastos y los huertos circundados de setos cubren el fondo de las depresiones. La variedad de suelos agrarios implica una variedad de cultivos, y el valle del Mosela, rico en viñedos, tiene ya un aspecto meridional.

La casa de campo es un bloque compacto, con el tejado de pizarra — algunas veces de tejas curvas en la zona del Sur — y con muros de arenisca porosa, protegidos por el revoque.

Las colinas del Condroz y de Herve

La depresión de Famenne presenta, como las Ardenas, una sucesión de bosques, de tierras labradas y de pastos, pero en el Condroz, donde la variedad del subsuelo y del relieve determina las características esenciales del paisaje, el bosque se extiende únicamente en los suelos rocosos. Las tierras mejores de las depresiones calcáreas cubiertas de limo producen trigo, avena y forrajes: como en otros lugares, los prados son abundantes hasta el punto de cubrir de manera uniforme los extremos occidental y oriental de la región.

La "granja valona", con cuatro cuerpos de edificio dispuestos en torno a un patio interior, forma parte del paisaje, en la llanura, con su aspecto imponente, sus enormes construcciones de piedra caliza azulada o de arenisca amarilla, sus tejados de pizarra y su torrecilla dominando una entrada monumental. Puede encontrarse aislada en medio del campo, pero más frecuentemente se halla junto a las pequeñas granjas de planta rectangular, en el interior de los pueblos. Alrededor de estos se encuentran los campos abiertos divididos en parcelas rectangulares sin vallar.



GEOMORFOLOGÍA DEL BENELUX. Ningún límite natural señala la frontera entre Bélgica, los Países Bajos y Luxemburgo. Como se puede ver en el mapa, se encuentran los mismos paisajes a uno y otro lado de las fronteras: 1) dunas costeras; 2) aluviones marinos; 3) turberas bajas (comprendidos los lagos desecados en los que aflora arcilla marina); 4) turberas altas; 5) aluviones de los grandes ríos europeos; 6) regiones arenosas; 7) dorsales de origen glacial; 8) altiplanicies de limo; 9) altiplanicies de la región de Herve; 10) alternancia de dorsales arenosos y depresiones calcáreas; 11) depresión esquistosa de las Hautes-Fagnes y Famenne; 12) altiplanicie calcárea que rodea por el Sur las Fagne y Famenne; 13) altiplanicie de las Ardenas con subsuelo areno-esquistoso; 14) regiones con cuevas, como la Lorena.

En la región de Herve, los pastos y los huertos han suplantado los cultivos. Cada parcela se halla cercada por un seto de espino. Los pueblos tienen poca importancia: las pequeñas granjas, que producen mantequilla y queso, se encuentran esparcidas o agrupadas en caseríos.

Las llanuras de vastos horizontes

En el Limburgo holandés meridional y en Hesbaye, el gran cultivo domina toda la economía agrícola: se produce trigo, cebada, avena, remolacha azucarera y forrajes. Aparece alguna pradera, pero el abundante ganado se cría en establo. Grandes campos rectangulares o de contornos poligonales ponen de manifiesto

las densas concentraciones agrícolas, pero puede reconocerse en ellos con frecuencia el esquema primitivo de la parcelación en sectores divididos en fajas. Ningún bosque, ningún cercado, ninguna casa rompe la monotonía de estos campos desnudos. No obstante, los árboles forman siempre un telón de fondo, ya que los pueblos son numerosos y siempre están rodeados de un ancho cinturón de jardines cercados por setos vivos.

Las grandes casas de campo de planta cuadrada, todas de ladrillo, con una amplia entrada y altos muros ciegos hacia el exterior, se encuentran junto a casas más modestas. Este paisaje se altera en el Brabante y en el Hainaut, donde el asentamiento es más fragmentario, los bos-

Nimega: la plaza del mercado (Groote Markt), en el centro de la ciudad, en la que aparece el edificio de las pesas públicas, con sus típicas persianas pintadas de rojo y negro (siglo XVII). En primer término se ven algunas bicicletas, que todavía hoy son el vehículo más utilizado en los Países Bajos. Nimega, que en tiempos de Carlomagno fue una de las residencias imperiales, en la baja Edad Media fue una floreciente ciudad comercial, con suntuosos edificios y bellos monumentos. En Nimega se firmó la paz (1678) que puso fin a la guerra entre Francia y las Provincias Unidas. (Flore)



ques se insinúan en medio de los campos y los pastos adquieren importancia. Este cuadro se modifica al avanzar hacia el límite septentrional de los bancales cubiertos de limo, y a medida que éstos se fragmentan pasando a la llanura. La húmeda Hesbaye ofrece un aspecto verdeante con pintorescas casas provistas, con frecuencia, de palomar y reunidas formando pueblos junto a las orillas de los cursos de agua. El Hageland, con sus cimas boscosas, anuncia ya la Campine con sus cultivos pobres y las casas a ambos lados de las carreteras. Por último, al Norte de Bruselas y hasta cerca de Alost, Amberes y Lovaina, la horticultura hace retroceder cada vez más los cultivos de cereales.

Variedad del paisaje en Flandes

Flandes no presenta un aspecto uniforme. En la región montañosa entre el Escalda y el Dendre, los campos dispuestos en largas fajas permanecen abiertos y todas las casas se apoyan en una espesa red de caminos tortuosos. En cambio, al Oes-

te del Escalda, no se encuentran ya campos dispuestos en fajas, sino parcelas de longitud igual a su anchura, circundadas de setos vivos y de chopos. Por todas partes, entre pueblos grandes con aspecto de pequeñas ciudades, existe una miriada de granjas y, sobre todo, de típicas *hofstede*, constituidas por tres edificios diversos (vivienda establo y granero), situados alrededor de un patio abierto.

Las tierras meridionales, ricas en limo, producen trigo, avena y plantas industriales. En las tierras arenosas septentrionales hay que contentarse con el centeno, las patatas y los forrajes. El paisaje de *bocage*, con bosquecillos de árboles alrededor de las granjas, se encuentra por doquier, y con justa razón el campesino flamenco contrapone el *houtland*, el país del bosque, a las extensiones desnudas, *blote*, de la llanura marítima.

Al Norte del Escalda, desde Eeklo a Amberes, la concentración en pueblos a lo largo de las carreteras sustituye a la dispersión: las casas se alinean junto a las carreteras completamente rectas, que

se ensanchan un poco en el centro en la plaza del mercado. Pero el *bocage* persiste: en el Este, los campos largos y estrechos se encuentran circundados de setos; en el Oeste, en la región de Waas, llamada el "jardín de Bélgica", los campos pequeños y cuadrados, pero reunidos en parcelas estrechas y alargadas, también están cercados por setos y árboles.

Las llanuras arenosas

En los terrenos arenosos de la Campine belga, del Brabante septentrional y de la parte Norte del Limburgo holandés, el bosque, como en las Árdens, aparece como un telón de fondo: oscuros bosques de pinos bajos y monótonos que, desde principios del siglo pasado, sustituyen en parte las inmensas landas donde el campesino llevaba a pacer sus rebaños de ovejas y cortaba los brezales para yacija de los animales. Los cultivos son pobres: centeno, avena, patatas y forrajes. Los prados, en otra época reducidos a las llanuras aluviales, han aumentado. A pesar

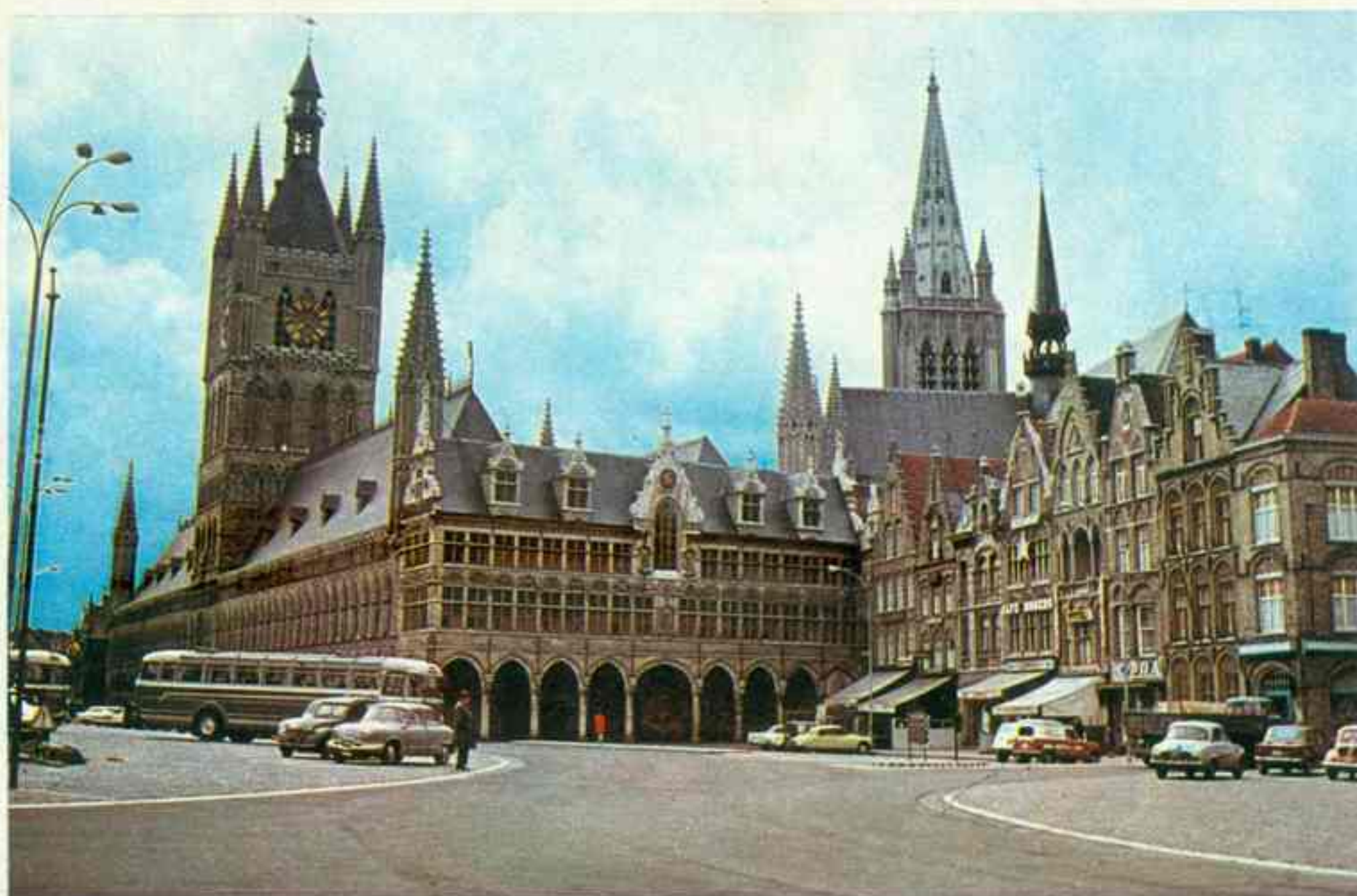
de los recientes asentamientos de tipo disperso, se distingue sin dificultad la aglomeración originaria del asentamiento en pueblos y caseríos y se perciben, en su vecindad, en los suelos secos, los campos abiertos y alargados, los *akkers*, sometidos antes a la explotación colectiva. El espacio agrícola se ha ampliado: la landa, si bien es de propiedad común, ha sido explotada por todos lados. Alrededor de los antiguos centros se han levantado casas de poca altura, en medio de campos de forma irregular cercados de setos, de hileras de árboles o de terraplenes coronados de setos. Las roturaciones modernas han acentuado esta "dispersión intercalada", pero se sigue fiel al tipo ancestral de la casa rústica alargada, que comprende bajo un mismo techo, la vivienda y todas las dependencias agrícolas anexas.

Al Norte de la ancha faja aluvial del Mosa y del Rin, es decir en Drenthe, se encuentran los tres elementos territoriales de la antigua economía agrícola: la landa, ocupada actualmente por viveros de pinos; las praderas húmedas atravesadas por diques de tierra, y las tierras de labor (*essen*) en largos bancales sin cercar en las laderas secas. También aquí las antiguas leyes agrarias constituyen el fundamento no sólo del paisaje abierto de los *essen*, sino también de la concentración de los pueblos, que presentan casas dispuestas sin orden, separadas unas de otras por masas de arbolado. A veces, se disponen en círculo alrededor de las colinas cultivadas. Se encuentran aquí todavía las viejas gran-



La plaza de Haarlem, capital de Holanda septentrional, famosa por algunos pintores que vivieron en ella (Frans Hals, J. Van Ruysdael, etc.). Hermosa ciudad residencial, Haarlem es especialmente conocida por su importante comercio de flores, que se cultivan en las regiones vecinas. (Titus)

Amsterdam: casas al borde de un canal. Una característica de los edificios de esta ciudad holandesa son los altos frontones, a menudo adornados con pinturas y relieves. Amsterdam se halla cruzada por una serie de canales que se salvan mediante un gran número de puentes, por lo que se la llama la "Venecia del Norte". (E. Dulevant)



Les Halles aux draps (mercado de tejidos) de Ypres, uno de los monumentos más representativos de la importancia que lograron las corporaciones medievales, fue completamente destruido durante la primera Guerra Mundial. La fachada principal, de 132 m de longitud, está dominada por un "beffroi" de 70 m de altitud. (G. Mairani)

jas sajonas, en las que la vivienda y el establo, cierran la era situada en el centro.

En Overijssel y en Güeldres, desde hace mucho tiempo los pequeños propietarios se han instalado en campos cerrados (*kampen*) recortados en las landas bajo un mismo patrón. A menudo los grandes fondos aluviales no han dejado espacio suficiente para la formación de grandes campos cultivados, de modo que los asentamientos, desde sus orígenes, han tenido que desmenuzarse en pequeños caseríos con campos cercados de setos vivos.

En el extremo Norte de las regiones arenosas — en los Zevenwouden, en la parte meridional del Westerwoude y del Oldambt — aparecen los pueblos de carretera, que recuerdan los de la región de Waas: estrechas parcelas, dedicadas al cultivo de herbáceas y cerrados por setos o diques de tierra, se extienden detrás de las viviendas. Finalmente, en las turberas altas de la Drenthe oriental y de Groninga las casas se alinean a lo largo de los canales, y los campos se alargan formando cuadriláteros cerrados entre las innu-

merables zanjas que desembocan en los canales. Las "colonias de turberas", las primeras de las cuales datan tan sólo del siglo XVII, producen grandes cantidades de centeno, avena y patatas.

La llanura litoral

En los polders más antiguos de Flandes y Zelanda, el asentamiento de la población se encuentra estrechamente ligado a los antiguos canales que discurren a un nivel ligeramente superior. En medio de los grandes campos de ricos cultivos se encuentran las granjas, en general aisladas en Flandes, y agrupadas en pueblos en Zelanda. Las pequeñas cuencas húmedas y cubiertas de hierba — una maraña de minúsculas parcelas irregulares separadas por zanjas — se hallan deshabitadas. En los polders recientes, las granjas se encuentran esparcidas por todos lados en medio de los campos, que se reparten regularmente en parcelas rectangulares. Con frecuencia, en el Flandes zelandés y a lo largo de las desembocaduras del Mosa y del Rin, las casas se apoyan en los diques.

En Holanda, junto al viejo Rin, al Lek y al Hollandsche IJssel existían terrenos más elevados, donde el hombre se había establecido desde el siglo XII: apoyó las casas en los diques y dispuso, partiendo de aquellas, parcelas largas y estrechas que luego fue extendiendo indefinidamente hacia el centro de las turberas. Surgieron así series sucesivas de pueblos bastante alargados. También en la Frisia occidental los pueblos se extienden a los lados de las carreteras, aunque no estén ni ligados a los diques ni limitados por los polders. Estas regiones turbosas se hallan dedicadas esencialmente a los pastos.

Por el contrario, las vastas extensiones de tierras desecadas (Beemster, Haarlemmer, Meer, nuevos polders de IJsselmeer) producen trigo, remolacha azucarera, lino y forrajes. Las tierras se hallan divididas en grandes campos rectangulares y las casas distribuidas regularmente a lo largo de las carreteras, todas ellas de trazado rectilíneo. Por último, la región situada al pie de la ladera interior de las dunas holandesas constituye el dominio de los frutos y las flores, a menudo cultivados en invernaderos.

En Frisia y Groninga, los asentamientos se encuentran estrechamente ligados a los *terpen*, pequeñas colinas que el hombre ha edificado para establecer en ellas su vivienda al abrigo de las inundaciones. Al Oeste de Leeuwarden, en Westergo, los numerosísimos *terpen* acogen pequeños caseríos o granjas aisladas, mientras en Oostergo y en Groninga el número de pueblos *terpen* es más considerable. Al garantizar la construcción de los diques

Vista de un canal de Brujas, una de las ciudades europeas que mejor ha conservado el aspecto medieval y renacentista. El núcleo antiguo de la ciudad, con las viejas casonas, los nobles palacios y las iglesias que se reflejan en los numerosos canales, ofrece aspectos muy sugestivos. Hasta el siglo XV Brujas fue centro financiero y comercial muy activo (tejidos) y conoció un gran esplendor, pero empezó su decadencia cuando su puerto fue colmatado por sedimentos de arena. Un canal marítimo de reciente construcción ha dado hoy un nuevo impulso a su economía. (L. Pellegrini)





Bruselas: la "Grand' Place". En torno a esa espléndida plaza se agrupan los edificios de las antiguas casas de las corporaciones, ricamente adornados con esculturas y estucos, y que fueron reconstruidos a fines del siglo XVIII. Esta plaza, en el centro de la ciudad antigua, tiene forma rectangular, destacando en ella dos singulares edificios: el Ayuntamiento y la llamada Casa del Rey, ambas de estilo gótico. (S.E.F.)

La plaza del mercado en Amberes, con el palacio municipal (siglo XVI) y la fuente dedicada a Silvius Brabo, el mítico legionario romano que, según la leyenda, salvó a la ciudad de las iras de un feroz gigante. Amberes empezó a desarrollarse cuando se inició la decadencia de Brujas. A partir del siglo XIX su puerto, vinculado a la región renana, se convirtió en uno de los más importantes de Europa. (G. Mairani)

una mayor seguridad, las granjas de los *terpen* se han multiplicado en las partes más bajas, reduciendo de este modo el antiguo pueblo a un simple centro administrativo y religioso o provocando, incluso, su desaparición.

La Frisia occidental presenta casi por entero cultivos de forrajes: se encuentra allí la granja frisona (*stelfhoeve*), cuyo gran tejado de paja cubre la vivienda y el establo. Este tipo de casa se encuentra también, con un techo más piramidal, en Holanda. Hacia el Este, a partir de las orillas del Lauwerszee, los cultivos adquieren importancia y producen trigo abundante, avena, cebada, remolacha azucarera, etc. En las granjas, la vivienda se encuentra a menudo situada delante de un granero al que se halla unida mediante un elemento intermedio.

En la llanura aluvial del Mosa y del Rin, los ligeros desniveles del suelo influyen de manera decisiva en la población. En los *donken* y en los brazos fluviales rellenos de sedimentos, se extienden los campos cultivados, divididos en pequeñas parcelas de forma irregular. Los fondos húmedos se reservan a las praderas atravesadas por innumerables zanjas, bordeadas de hileras de sauces. Tan sólo las elevaciones del terreno se hallan ocupadas por las casas de campo que se levantan junto a los tortuosos senderos.

El asentamiento urbano

Pocas ciudades de Bélgica y de los Países Bajos datan de muy antiguo. En época romana, Tongeren (Tongres), Tournai, Arlon, Maastricht, Utrecht y Ni-



Un aspecto del sector moderno de Bruselas. La capital de Bélgica está dividida en dos sectores: la ciudad alta y la ciudad baja, que constituyen su centro histórico y residencial respectivamente. En el transcurso del presente siglo se ha desarrollado extraordinariamente, absorbiendo numerosos municipios de los alrededores, formando así la "Gran Bruselas", que ofrece notables soluciones urbanísticas por el espacio destinado a parques y a jardines. (S.E.F.)



mega tuvieron alguna importancia, pero la caída del Imperio las redujo a simples centros rurales. A partir del siglo X —cuando los mercaderes instalaron sus escalas, almacenes y mercados junto a las plazas fuertes, a los palacios episcopales y a las abadías—, se desarrollaron las ciudades de la cuenca del Mosa (Dinant, Namur, Huy, Lieja, Maastricht) y luego los centros de la cuenca del Rin (Nimega, Arnhem, Utrecht, Zutphen y Deventer). Por último, las ciudades de Flandes (Brujas,

Ypres, Gante, Alost), de Brabante (Lovaina, Bruselas, Malinas) y de Hainaut (Tournai, Mons). La industria textil, sobre todo, contribuyó a aumentar la fuerza y la riqueza de las ciudades, que no tardaron en convertirse en verdaderas repúblicas urbanas defendidas mediante fortificaciones cada vez más eficaces.

En Holanda propiamente dicha, el desarrollo urbano fue más tardío. Muchas ciudades surgieron a raíz de la construcción, alrededor de los siglos XII y XIII, de diques que interceptaban los cursos de agua: el inevitable transbordo de mercancías, desde la parte del río que atravesaba el valle y servía de puerto marítimo a la otra parte, remontando la corriente, contribuyó al establecimiento de centros urbanos tales como Amsterdam, Rotterdam, Edam, etc. El comercio marítimo ha favorecido también otros puertos, como Vre, en Zelanda, Enkhuizen y Hoorn a orillas del Zuiderzee, y sobre todo Dordrecht, junto al Merwede. La industria ha enriquecido ciudades como Leiden, Delft y Haarlem, cuyo poder en el siglo XV estaba lejos de igualar el de las ciudades de los Países Bajos meridionales, de modo que tuvieron un desarrollo efectivo tan sólo en el siglo XVI y, sobre todo, en el XVII, al difundirse la pesca y el tráfico marítimo. En el extremo Norte, la vida urbana tiene orígenes menos remotos: a

excepción de Groninga, las ciudades de Frisia se desarrollaron bastante tarde.

Tan sólo a partir del siglo XX la industria determinó un nuevo empuje urbano, dando nuevo impulso a las viejas ciudades, ciñéndolas de inmensos suburbios, creando las conurbaciones de la depresión Haine-Sambre-Mosa y el Luxemburgo meridional, y levantando nuevos centros en Twente, en el Brabante septentrional, en el Limburgo holandés y en Campine.

Bélgica y Luxemburgo

En Bélgica, las ciudades son numerosas y concentran más de la mitad de la población. Sin embargo, allí donde en otra época no existían vías de navegación y diques —en Campine y en la Hesbaye seca, al Sur de la depresión del Sambre y del Mosa— la vida urbana no ha realizado nunca grandes progresos. Por otra parte, no existen más que cinco grandes ciudades: Bruselas, la capital; Amberes, la metrópoli comercial; Lieja, "capital de Valonia"; Gante, "capital de Flandes", y Charleroi, que tiene 24.500 habitantes, pero es el centro de una aglomeración industrial que agrupa a 200.000 personas. Tienen una población comprendida entre 50.000 y 100.000 habitantes Malinas, Brujas, Ostende, Deurne, Genk, Borgerhout y Uccle,



PLANO DE BRUSELAS. Surgida en el siglo VII a orillas del Zenne, la ciudad conserva un núcleo medieval, con artísticos monumentos y calles estrechas y tortuosas, que en parte han sido modernizadas. En contraste, la zona moderna ofrece amplias avenidas flanqueadas por modernos edificios.

Dos típicos aspectos de Gante: a la izquierda, las casas de las corporaciones, construidas a lo largo de la orilla del Lys; a la derecha el castillo de Gerardo el Diablo. El edificio, residencia de los señores de Gante, fue construido en el siglo XIII; su parte más interesante es la amplia cripta con cuatro naves con pesadas bóvedas góticas. Antigua capital del condado de Flandes, Gante ha conservado el aspecto severo y monumental que le confieren sus castillos y sus nobles casas fortificadas, elocuente testimonio de su brillante pasado de la época comunal. (Titus)



a las que puede añadirse Lovaina y Verviers con sus suburbios.

Bruselas (en francés Bruxelles y en flamenco Brüssel; con los suburbios más de un millón de habitantes) tiene el aspecto de una gran ciudad cosmopolita. Su situación céntrica ha determinado su importancia política y la ha salvado de la decadencia en que cayó Lovaina, su rival en tiempos de los duques de Brabante. En el fondo del valle del río Senne, la ciudad baja ha conservado, a pesar de la apertura de nuevas y modernas vías, el dedalo de calles medievales en torno de la célebre plaza, cuyas joyas arquitectónicas son el palacio municipal gótico, la casa del rey y los edificios de los antiguos gremios. La ciudad alta, con sus palacios y ministerios, llena las funciones administrativas.

Al Este de Bruselas, a lo largo de la antigua carretera de Flandes a Renania, se encuentran: Lovaina (en flamenco Leuven, en francés Louvain, 32.780 hab.), célebre por sus monumentos históricos y su universidad, fundada en 1426, y Tienen (Torlemon), Sint-Truiden (Saint-Trond), Tongeren (Tongres) y, por último, Maastricht. Hacia el Norte, se atraviesa Malinas (Malines, Mechelen), que reúne sus casas con fachadas en hastial escalonado en torno a la torre de Saint-Rombaut.

Más hacia el Norte está todavía Amberes (Anvers, Antwerpen), en una llanura

situada en la orilla derecha del Escalda. Su puerto está en la desembocadura de la región renana hacia el mar del Norte, y sigue extendiendo sus inmensos diques siempre en la orilla derecha del río. La vieja Amberes, con sus hermosas casas antiguas dominadas por la aguja de la catedral gótica, traza un amplio semicírculo limitado al Este por el río. La aglomeración de Amberes, después de salvar las vías que sustituyeron la muralla del siglo XIX, ha acabado por englobar los municipios vecinos, elevando su población total a casi 700.000 habitantes.

En Campine, tan sólo Lie, Turnhout y Herentals merecen el nombre de ciudad. Aarschot, Diest y Hasselt se encuentran más bien conectadas al eje urbano del Demer, pero la industria ha determinado el nacimiento de numerosas "ciudades jardín", principalmente en torno a Genk.

Las ciudades de Flandes han pasado por diversas vicisitudes. A Gante (Gand, Gent), en la confluencia del Escalda con el Lys, cuyos brazos atraviesan los viejos barrios, le ha sido insuflada una nueva vida con la aparición de las fábricas de hilados y tejidos de algodón, desde comienzos del siglo pasado. Al igual que las otras ciudades flamencas, ostenta con orgullo los grandes edificios que testimonian el esplendor de su pasado: iglesias suntuosas, palacio municipal, torres, casas

patricias, etc. Largas calles conducen a los barrios obreros de la periferia, donde vive buena parte de los 230.000 habitantes de la aglomeración urbana.

La industria —sobre todo textil— ha dado nueva vida a otras ciudades antiguas, tales como Geraardsbergen (Grammont), Ninove (Nieuwenhoven), Aalst (Alost) y Dendermonde (Termonde). A orillas del Dendre ha surgido Courtrai (Kortrijk), y junto al Lys, Menen. La industria, asimismo, ha dado lugar a la expansión de ciudades como Sint-Niklaas (Saint-Nicolas), Lokeren, Eeklo, Ronse (Renaix) y Roeselare (Roulers), pero no ha conseguido reanimar Ouedenaarde.

Las ciudades de la llanura marítima no son más que una sombra de lo que fueron en el Medievo: Brujas (Bruges, Brugge 51.270 hab.), en otro tiempo la "Venecia del Norte", conserva sus hermosos monumentos y sus casas antiguas, reflejados en las aguas de sus silenciosos canales.

Ypres, Furnes (Veurne) y Nieuwpoort conocieron una decadencia más rápida y completa. Toda la animación se concentra, por lo menos durante el verano, en los centros de veraneo de la costa: Ostende, Blankenberge y Knokke.

En Hainaut y en el Brabante meridional, las antiguas ciudades no han alcanzado nunca una prosperidad semejante a las de Flandes. Aún hoy día, Halle (Hal), Ni-

Luxemburgo, la capital del pequeño Gran Ducado, está emplazada en la confluencia del Pétrusse con el Alzette, en una magnífica posición para su defensa. El antiguo cinturón de murallas, todavía bien conservado, sólo en parte ha sido sustituido por una zona de jardines. El reciente desarrollo urbano se ha extendido hacia la orilla derecha del Pétrusse, y la parte nueva se une a la ciudad antigua a través de empinadas y típicas callejuelas. (G. Mairani)



velles, Ath (Aat), Lessines (Lessen), Enghien (Edingen), Soignies, Binche y Thuin no son más que ciudades de segundo orden. Tan sólo Tournai, a orillas del Escalda, recogida en torno a su inmensa catedral, y Mons (Bergen), en lo alto de una colina en medio de una llanura pantanosa, constituyen una excepción a la regla. Pero la capital del Hainaut se encuentra ya dentro de la gran conurbación de la cuenca carbonífera valona, donde se concentra la séptima parte de la población belga. En el Borinage, al Oeste de Mons, en el Centro en torno a La Louvière, en la cuenca de Charleroi y en la aglomeración de Lieja las casas obreras se encuentran diseminadas entre establecimientos industriales de todo tipo. Namur, en la confluencia del Mosa y del Sambre, así como Huy (Hoei), situadas ambas pintorescamente al pie de una antigua ciudadela, escapan a la huella de la gran industria.

Lo mismo ocurre con la ciudad de Lieja (Liège, Luik) donde, a orillas del Mosa, se entrecruzan las pintorescas callejas de la ciudad vieja de los príncipes obispos, dotada de un admirable palacio episcopal y de numerosas iglesias antiguas. Pero la explotación industrial ha determinado el crecimiento de la aglomeración hacia la montaña, hasta más allá de Seraing, y hacia el valle hasta pasado Herstal: la ciudad ha subido por las vertientes y se ha ensanchado por el llano alto. Actualmente, cuenta con unos 152.490 habitantes (la aglomeración, alrededor de 450.000).

En el valle del Vesdre, Verviers es el centro más importante entre toda una serie de ciudades, como Dolhain y Eupen (Néau), que viven de la elaboración de la lana. En las regiones situadas al Sur del Sambre, del Mosa y del Vesdre se encuentran tan sólo pequeñas ciudades nacidas, en gran parte, a la sombra de un cas-

tillo o de una abadía, algunas de las cuales viven de su actividad administrativa, otras de sus mercados y otras, por último, del movimiento turístico.

Idéntica es la suerte de las pequeñas ciudades luxemburguesas, como Wiltz y Vianden, en el Ösling, y de Ettelbrück, Diekirch y Echternach en la zona de contacto con el Gutland. La única ciudad importante es Luxemburgo (Luxembourg), cuyos barrios se extienden por las vertientes de una plataforma accidentada, que cae a pico sobre las profundas gargantas del Alzette y del Pétrusse, en su confluencia. Hacia las fronteras occidental y meridional del país se suceden desde Redange-sur-Atter a Dudelange las ciudades industriales, que acogen casi una tercera parte de la población luxemburguesa. En realidad, no es más que una parte de un vasto distrito industrial que comprende también Athus, en Bélgica, y Longwy y Villerupt, en Francia.

Países Bajos

Las ciudades han crecido considerablemente tras la primera Guerra Mundial, y aún más en el curso de los últimos años. Actualmente, existen en los Países Bajos 39 ciudades que han sobrepasado los 50.000 habitantes, las cuales albergan más del 40 % de la población: quince de ellas superan los 100.000 habitantes. Las de mayor importancia se encuentran al Oeste del país, donde no sólo se asientan las tres ciudades holandesas de más de medio millón de habitantes — Amsterdam, Rotterdam y La Haya —, sino también dos que han rebasado los 150.000: Utrecht y Haarlem.

Lo mismo que en Bélgica, el contraste entre los núcleos urbanos antiguos y los suburbios recientes es acusado. En el centro, existe un laberinto de canales flanqueados por viejas casas con muros de recalzo, mientras que los barrios modernos están concebidos a menudo según los más avanzados criterios urbanísticos.

Amsterdam (845.820 hab.) debe su original fisonomía, ante todo, a los *grachten* (canales en arco unidos entre sí por canales transversales) y a sus calles al borde del agua, a menudo arboladas, con altas y estrechas casas de ladrillos y fachada triangular. El IJ, con sus instalaciones portuarias, forma un largo tentáculo urbano tendido hacia el Norte, mientras que en los lados occidental y oriental, y sobre todo en el meridional, los grandes barrios modernos se extienden cada vez más hacia los pólderes vecinos.

Al igual que Amberes, toda la actividad de Rotterdam (669.245 hab., con una conurbación de 1.056.000) se concentra en el puerto, formado por el Nieuwe Maas y las grandes dársenas modernas. La ciudad vieja, de calles rectas interrumpidas por canales, fue totalmente destruida por los incendios que siguieron al bombardeo del 14 de mayo de 1940, y ha sido reconstruida casi por entero. A su alrededor se extienden los barrios modernos: al Norte, a lo largo del Rotte; al Sur, más allá del río, y al Oeste, hacia las vecinas poblaciones de Schiedam y Vlaardingen.

La Haya ('s Gravenhage o Den Haag), centro administrativo y residencial, con anchos paseos alrededor del Palacio de los Condes (*Binnenhof*), es la sede de la mayor parte de los servicios gubernativos y ha conservado durante mucho tiempo el aspecto de pueblo grande. Sin embargo, desde finales del siglo pasado, se ha ramificado de forma desmesurada, no solamente en dirección a la playa de Scheveningen, sino también hacia los pólderes, y se ha rodeado de un ancho cinturón de ciudades jardín. Actualmente, cuenta con más de 560.000 habitantes.

Haarlem, bella ciudad situada en la li-

nea de contacto entre las dunas y los pólderes, ha sido transformada por la industria y se ha extendido mucho más allá de los canales de circunvalación. Este es también el caso de Delft, Gouda y Dordrecht, que gravitan en la órbita de Rotterdam. Leiden, que en otro tiempo fue la mayor ciudad holandesa después de Amsterdam, no ha obtenido un beneficio igual de la industria y es célebre, sobre todo, por su famosa universidad. Utrecht, con sus pintorescos canales, ha conservado su prestigio de antiguo centro político, religioso e intelectual, pero ha recibido también un nuevo impulso del moderno desarrollo económico.

Fuera de estos grandes núcleos urbanos, quedan aún muchas ciudades antiguas, sobre todo a lo largo de los ríos, como Gorkum, que se ha convertido en un centro industrial. No obstante, en su mayor parte — Oudewater, Schoonhoven, Kuilenburg, etc. —, se trata de pintorescas ciudades detenidas en el tiempo. La misma somnolencia se observa en las ciudades zelandesas, de las que solamente Middelburg y el puerto de Flesinga (Vlissingen) conservan hoy en día cierta importancia.

Al igual que en Bélgica, la costa está salpicada de estaciones balnearias — Scheveningen, Noordwijk-an-Zee, Zandvoort — y de puertos pesqueros, como IJmuiden, situado cerca del centro industrial de Velsen. En Holanda septentrional existen ciudades de notable importancia, como Zaandam, centro industrial; Alkmaar, mercado de quesos, y Den Helder,

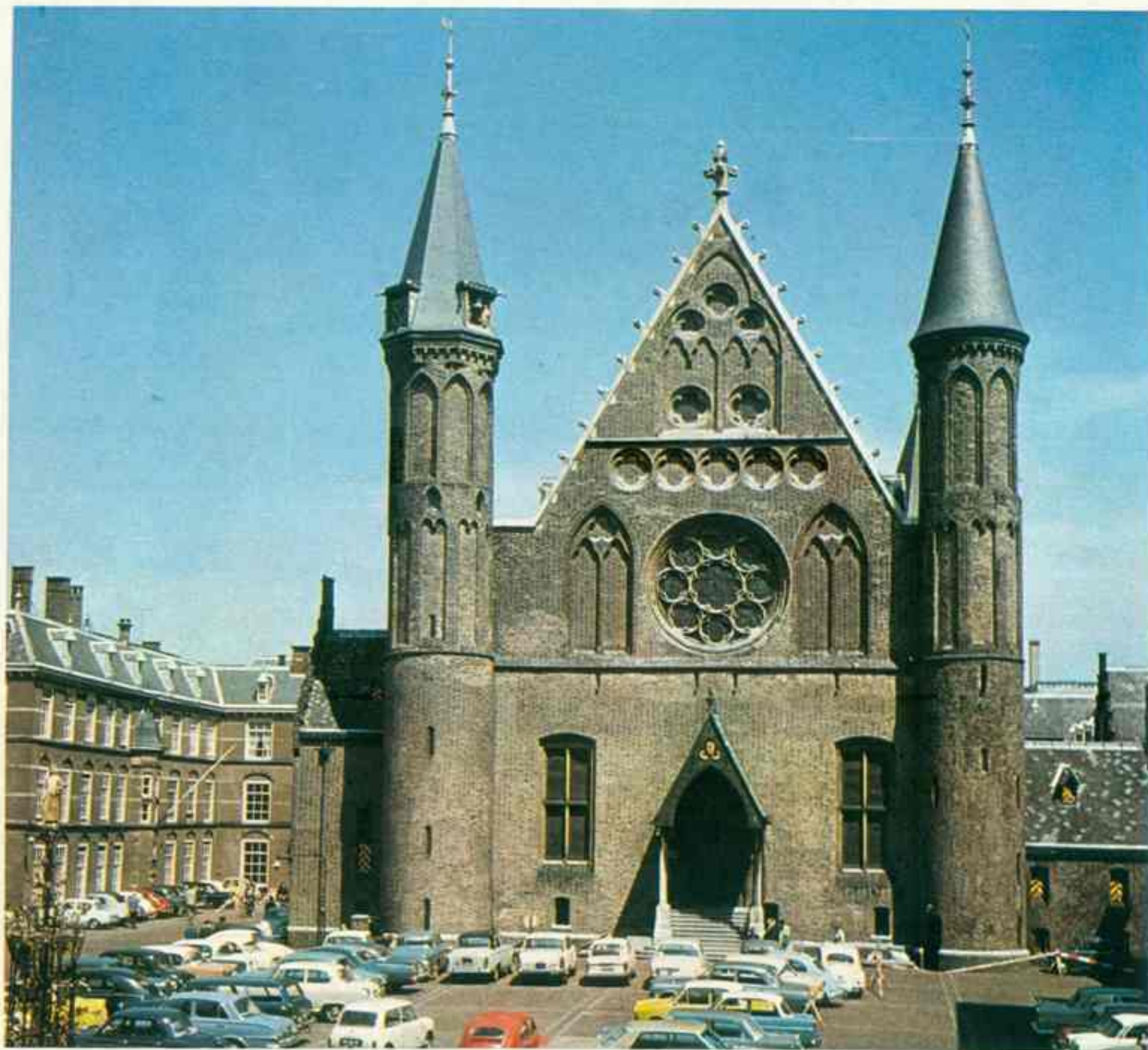
puerto militar, pero también se encuentran otras muy decaídas, como Edam, Enkhuizen, Hoorn y Monnikendam, que viven sólo del escaso comercio local y del aflujo de turistas.

En las regiones nororientales, existen pocas ciudades verdaderamente importantes. Algunos municipios están bastante poblados porque abarcan extensiones considerables y comprenden gran número de aglomerados puramente rurales. Leeuwarden, capital de Frisia, es un importante mercado. Groninga constituye el centro comercial, industrial y cultural del Norte, y está unida a través del agua con el

El Dam, la plaza más importante de Amsterdam, con el Palacio Real, construido hacia mediados del siglo XVII. Edificado inicialmente para ayuntamiento, presenta un aspecto clásico que evidencia influencias italianas y francesas. Esta construcción es obra de Jacob Van Campen, a quien se deben, asimismo, muchas e importantes mansiones patricias de la ciudad. (Mairani)



PLANO DE AMSTERDAM. La ciudad, cuyo nombre significa "dique sobre el Amstel", se levanta, en gran parte, sobre el agua, en la confluencia del río Amstel con el IJ, cerca del IJsselmeer, y la atraviesan numerosos canales en forma de círculos concéntricos y varios canales secundarios. Aparece, pues, formada por un gran número de islas (aproximadamente unas 90), unidas entre sí por más de 400 puentes.



La Haya: el Ridderzaal o sala de los Caballeros (siglo XIII), ejemplo de estilo gótico civil, se eleva con sus torres redondas en el patio principal del Binnenhof, antiguo palacio del Gobierno. Sirve como salón del trono, y para albergar las sesiones comunes del Senado y de la Cámara de diputados. La Haya, ciudad aristocrática y residencial, es la sede del Gobierno y de la corte de los Países Bajos. (S.E.F.)

puerto de Delfzijl. Las ciudades de Sneek, Franeker y Bolsward son pequeñas, pero poseen una fisonomía característica.

Una vez alcanzado Twenthe (Overijssel), aparece, no lejos de la antigua capital regional de Oldenzaal, una serie de ciudades modernas enriquecidas rápidamente gracias a la industria algodonera: Enschede, Hengelo, Almelo, etc. Estos núcleos, de aspecto impersonal, no tienen nada en común con las venerables ciudades escalonadas a lo largo del IJssel, la gran ruta comercial que unía en otro tiempo los países del Rin con los puertos del Zuiderzee: Kampen, Zwolle, que fue un floreciente centro de vida espiritual, Deventer y Zutphen. Entre el IJssel y el Vecht de Utrecht existen también antiguos centros, como Amersfoort, pero en esta región pintoresca se han desarrollado, sobre todo, grandes aglomerados residenciales, como Apeldoorn, Hilversum y Bussum (cerca de la antigua villa de Naarden, prisionera de su cinturón fortificado, que ha permanecido intacto). Más al Sur, encontramos las antiguas ciudades renanas de Arnhem y Nimega, que deben su vitalidad a la industria, y en las que existen bellísimos barrios residenciales situados en las laderas de las colinas próximas.

Bois-le-Duc ('s Hertogenbosch), en el

Brabante del Norte, con una magnífica catedral, se ha desarrollado a un ritmo más lento que la serie de ciudades que se alinean desde Bergen-op-Zoom a Helmond, pasando por Roosendaal, Breda, Tilburg y Eindhoven. En Limburgo, una serie de viejas ciudades se escalona a lo largo del Mosa: Venlo, Roermond y, sobre todo, Maastricht que, con sus nobles iglesias románicas, se emparenta con las ciudades del Mosa belga. Finalmente, rodeadas de barrios mineros, surgen Sittard, Heerlen y Kerkrade, cuya expansión ha sido determinada por la presencia de yacimientos de carbón.

Lenguas y religiones

Los Países Bajos no tienen problemas lingüísticos: en todas partes se habla el holandés, y sólo existe cierto movimiento dialectal en Frisia. En el gran ducado de Luxemburgo, por el contrario, la lengua oficial es el francés, pero la gente habla un dialecto alemán.

Un caso totalmente distinto es el de Bélgica, país bilingüe o, incluso, trilingüe: se habla el flamenco (un dialecto germánico semejante al holandés) al Norte de la llamada "frontera lingüística" (que, aproximadamente, corresponde al alto curso

del Lys y sigue por el Sur de Bruselas hasta el río Mosa, debajo de Lieja); el valón (dialecto francés parecido al de Picardía) al Sur de este límite y el alemán en alguna zona situada junto a la frontera oriental. Bruselas, por su parte, forma una isla bilingüe en el Brabante flamenco. En cuanto al número, predominan los belgas que hablan el flamenco, que constituyen el 55,6 % de la población; el 32,6 % habla el francés, el 0,6 % el alemán y un 11,2 % se expresa en las dos lenguas nacionales.

La religión no crea ningún problema en Bélgica y Luxemburgo, puesto que la gran mayoría está constituida por católicos, a pesar de que la legislación reconoce y protege los cultos protestantes (anglicano y evangélico) y el judaísmo. En este aspecto, en cambio, los Países Bajos están divididos: la población comprende aproximadamente un 39 % de protestantes, un 38 % de católicos y un 23 % que no practica. Los católicos forman una masa compacta al Sur del Rin, con más del 80 % del total de habitantes.

La superpoblación

Holanda es el país del Benelux que cuenta actualmente con la población más numerosa: 12.798.350 almas en 1969, mientras que el censo de Bélgica ascendía a 9.631.000 habitantes y el de Luxemburgo a 336.500. El Benelux totalizaba, por tanto, más de 22 millones de habitantes, lo que implica — dada la exigüidad del territorio — una densidad considerable: 345 habitantes por kilómetro cuadrado.

Los Países Bajos y Bélgica poseen las densidades más elevadas del mundo: 379 y 315 respectivamente. Sin embargo, dentro de sus fronteras no faltan los contrastes, puesto que a las débiles densidades de las altiplanicies de rocas duras de Bélgica meridional se contraponen el hormiguero humano del surco industrial del Haine, el Sambre y el Mosa; y a las poblaciones relativamente escasas de las regiones cenagosas y de las llanuras de Campine septentrional se contraponen las masas compactas de las riberas del Lys, el Dendre y el Escalda. Las grandes ciudades gravitan con peso propio en el centro del país: si se traza una circunferencia con un radio de 50 km alrededor de Bruselas, se abarca sólo una cuarta parte del territorio belga, pero se incluyen los tres quintos de la población total del país.

En Luxemburgo las densidades son mediocres, tanto en Oesling como en Gutlandux, mientras que en la región siderúrgica del Sur son comparables a las de las cuencas industriales de Valonia.

En los Países Bajos, contrariamente a lo que ocurre en Bélgica, la presión de-

Rotterdam: la Raadhuisplein, calle que une la avenida Coolsingen, una de las más animadas de la ciudad, con el Lijnbaan, el barrio comercial destinado sólo a los peatones. Sometida a una dura prueba durante la segunda Guerra Mundial, Rotterdam ha sido reconstruida según los más modernos criterios, con la colaboración de arquitectos y artistas de fama, que han sabido dar a la ciudad un aspecto apacible y una apariencia urbanística racional. (Etrusco-Marká)

mográfica se hace sentir, sobre todo, a lo largo de la parte marítima de Holanda. Entre el mar, Amsterdam, Utrecht y Dordrecht, se concentra casi la mitad de la población holandesa. En este lugar se observan las densidades más elevadas, pero las regiones industriales de Brabante septentrional, de la región de Twenthe, de Arnhem y de Limburgo se hallan también bastante pobladas, al contrario que las llanuras arenosas y los pólderes, donde predomina la agricultura.

En Bélgica la población se ha doblado en los últimos cien años. Este crecimiento deriva esencialmente del exceso de los nacimientos sobre las muertes, y en una ínfima parte es debido a la inmigración, que se manifiesta hoy con la llegada de trabajadores extranjeros, sobre todo italianos. Las migraciones internas de jornaleros son, por el contrario, bastante intensas: el campo no se ha despoblado precisamente porque muchos obreros agrícolas y pequeños cultivadores absorbidos por las industrias no han abandonado su pueblo; de este modo, gracias a la densidad de las vías de comunicación, se ha establecido un activo movimiento pendular de jornaleros entre las comarcas rurales y las regiones industriales.

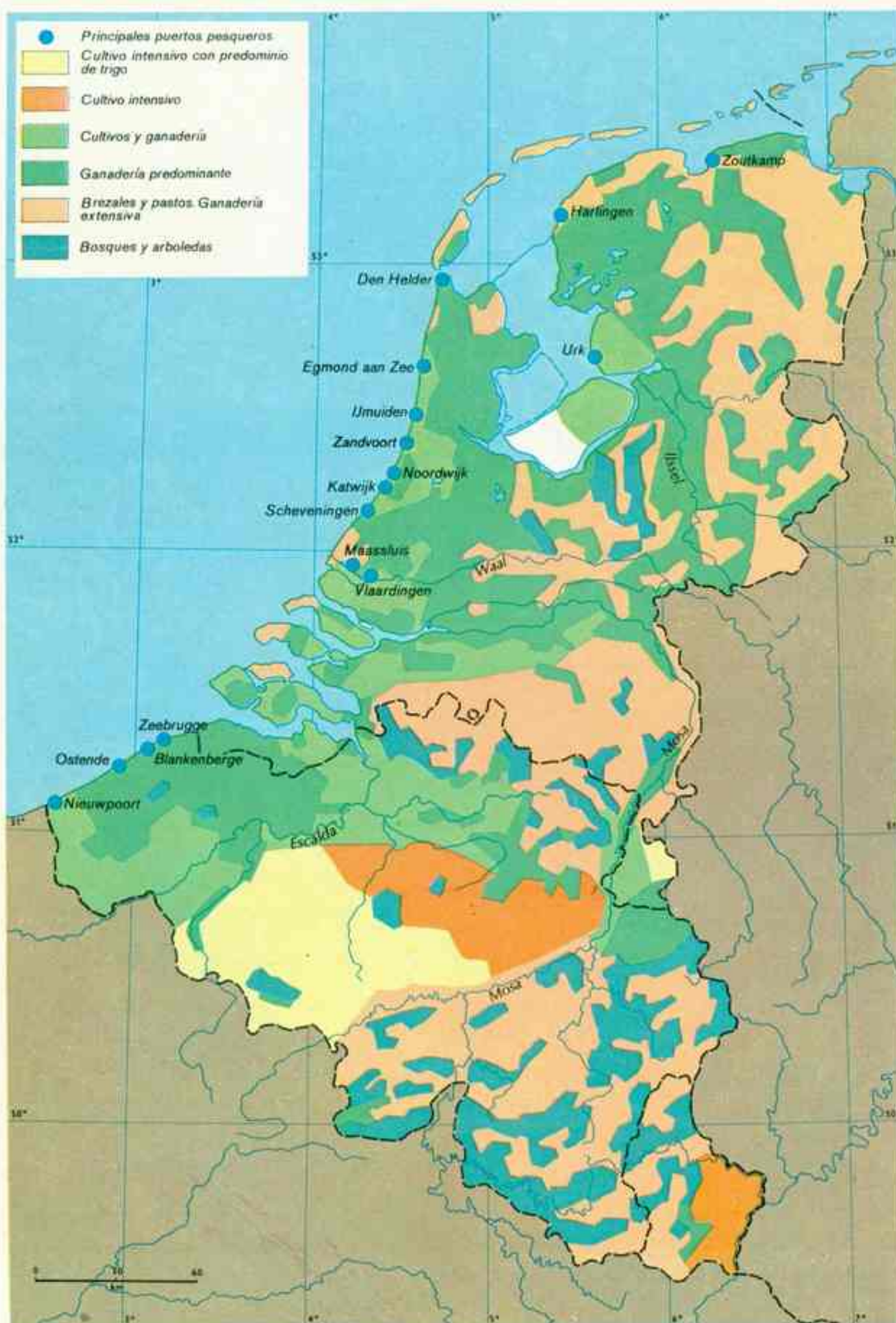
En el gran ducado de Luxemburgo, en cambio, el campo se ha ido despoblando. Sólo después del desarrollo de la siderurgia, hacia finales del siglo XIX, se ma-



Scheveningen, la principal estación balnearia de los Países Bajos, con una espléndida playa asomada al mar del Norte, es en la práctica un suburbio de La Haya. La amplísima playa es batida a menudo por los vientos marinos, y los bañistas, para resguardarse de las ráfagas, utilizan unos sillones especiales de mimbre. (S.E.F.)

UTILIZACIÓN DEL SUELO EN EL BENE-LUX.

La agricultura continúa teniendo una importancia notable en la economía de Bélgica y de los Países Bajos. Su característica principal es el cultivo de productos escogidos de alto rendimiento (como flores y hortalizas), que se efectúa según métodos racionales, muy a menudo en invernaderos dotados de equipo de calefacción. Las condiciones naturales son favorables, también, para la ganadería: los prados y los cultivos forrajeros ocupan el 35,9 % de la superficie territorial de los Países Bajos, y el 24,1 % en Bélgica.



nifestó cierto crecimiento de la población debido, en parte, a la inmigración de trabajadores extranjeros.

En los Países Bajos, el aumento de la población en el curso de los últimos años ha sido sorprendente, hasta el punto de amenazar con romper el equilibrio económico y social. Desde 1900, el número de habitantes se ha doblado, y desde 1830 se ha cuadruplicado. Todavía hacia 1850, Bélgica estaba mucho más poblada que Holanda; en 1933, en cambio, los dos países se encontraban igualados. La población holandesa sigue aumentando con un índice de crecimiento anual de un 1,3 %, frente al escaso 0,8 % de Bélgica. La inmigración no cuenta en esta curva ascendente: todo deriva de una natalidad extraordinariamente elevada, unida a la

más baja mortalidad del mundo. Para dar trabajo a este número cada vez mayor de habitantes, los Países Bajos aceleran como pueden el aprovechamiento de las tierras sin cultivar, la desecación del Zuiderzee y la creación de nuevas industrias. Tras la pérdida de Indonesia, que absorbía, al menos temporalmente, un exceso de población, se intenta remediar la tensión demográfica con la emigración, sobre todo hacia Canadá y Australia.

La economía agrícola

Existen pocos países en los que la actividad económica se manifieste con tanta intensidad como en el Benelux. No obstante, cada miembro conserva su originalidad. Bélgica nos trae en seguida a la

mente las minas de carbón, la gran industria metalúrgica y la manufactura de fibras textiles; Luxemburgo lo asociamos con la siderurgia, y los Países Bajos, con la agricultura perfeccionada, la navegación y el comercio. No obstante, sería un error detenerse únicamente en estas imágenes, ya que Bélgica y Luxemburgo son ricos también por su agricultura, el puerto de Amberes rivaliza con el de Rotterdam, y la industria holandesa aparece cada vez más como un temible competidor.

Bélgica

La superficie agraria comprende el 29,3 % del total, y en el último siglo ha aumentado poco. En las Árdens y, sobre todo, en Campine, no han faltado las roturaciones, pero la mayoría de las veces han servido para sustituir los terrenos sin cultivar por repoblaciones de resinosas. Así, el bosque no ha cesado de extenderse y cubre actualmente el 19,7 % del territorio nacional.

Bélgica es, ante todo, un país de pequeñas propiedades rústicas; pero, debido a que el ritmo de aumento del precio de los productos agrícolas es más lento que el de los costos de producción, su actividad es muy incierta y las pequeñas propiedades están en fase de reducción (4 % cada año). No obstante, la agricultura belga continúa desarrollándose, aunque no alcanza el nivel de rentas de otras ramas de la economía. Los pastos no cesan de extenderse, y los tradicionales cultivos alimentarios son sustituidos por las plantas forrajeras y, a veces, por la horticultura intensiva. Es raro, sin embargo, que los cultivos sean totalmente eliminados, como puede verse en la región de Herve y en las Árdens nororientales.

Los cereales ocupan aproximadamente el 54 % de la superficie cultivada. A pesar de que en las fértiles tierras de los polders, en las zonas cubiertas de limo, el trigo da siempre cosechas bastante buenas, Bélgica debe importar las tres cuartas partes de sus necesidades. La avena sigue siendo un cultivo corriente, y la cebada reemplaza cada vez más al centeno, mientras que el farro, que en otro tiempo constituyó la riqueza de Condroz, sólo es prácticamente un recuerdo. De las plantas industriales, de las que el país fue antaño un gran productor, sólo la remolacha azucarera, con terrenos aptos en la llanura marítima y en el limo, ha conservado intacta su posición. Sin embargo, la achicoria, sucedáneo del café y uno de los más característicos cultivos del país, el lúpulo, el tabaco y, sobre todo, el lino están aún presentes en Flandes y en la parte noroccidental de Hainaut. Los alrededores de Bruselas y Malinas constituyen la región hortícola por excelencia, mientras que

El famoso mercado de quesos que se celebra cada viernes por la mañana en Alkmaar, frente al edificio de la báscula pública (Waag). Los quesos, uno de los productos más típicos de Holanda, los transportan, en unas parihuelas curvas, hombres vestidos de blanco, tocados con un sombrero que recuerda el de los gondoleros de Venecia. Los productos lácteos (mantequilla y quesos) representan uno de los capítulos más importantes de la exportación holandesa. Los Países Bajos ocupan el primer puesto del mundo en cuanto a la producción de quesos (2.450.000 quintales en 1968). (Titus)

junto a Hoeilaart, al Sudeste de la capital belga, se cultivan uvas de mesa y melocotones en invernaderos calentados por medios artificiales.

La superficie dedicada a la alimentación del ganado es enorme, puesto que a los prados y cultivos de forrajeras se añade una parte de la producción de centeno, cebada y patatas. Al Sur del Sambre y al Norte, la hierba se difunde cada vez en mayor medida, más en la zona de Campine y en Hainaut que en Flandes — donde persiste la preeminencia del centeno y de las plantas forrajeras —, y en la región de Hesbaye, que sigue siendo fiel al gran cultivo de cereales y de la remolacha azucarera. El patrimonio zootécnico crece rápidamente, aunque no aumentan tanto las vacas lecheras como los animales productores de carne (en 1966-1967, los bovinos eran 2.759.000, los porcinos 2.333.000 y los caballos 95.000). La cría de los célebres caballos de tiro (caballos de Brabante) ha sufrido fatalmente las consecuencias de la mecanización de la agricultura.

Luxemburgo

A excepción de la región industrial del Sur, el país sigue siendo agrícola y el bosque ocupa todavía una tercera parte del territorio. También aquí, sobre todo después de la primera Guerra Mundial, se han difundido preferentemente los cultivos de herbáceas. Sin embargo, el campesino luxemburgués, generalmente propietario de la tierra que trabaja, sigue sujeto a los cultivos tradicionales: avena y centeno en Ossling; trigo, forraje y fruta en Gutland; viñedos en las laderas del valle del Mosela y en torno a Remich y Grevenmacher.

Países Bajos

La agricultura ocupa un puesto más importante que en Bélgica. No obstante, la evolución de la agricultura de muchos países en otro tiempo atrasados, y la aparición, en el mercado mundial, de nuevas regiones productoras, ha hecho que la colocación de los productos holandeses sea más difícil que antes, cuando las exportaciones agrarias representaban el 45 % del comercio exterior. La economía holandesa es, de todas las del Mercado Común Europeo, la que registra una mayor expansión después de la italiana, gracias a una rigida política acertada de bloqueo de precios y salarios.

Desde 1900, el país tiende con todos sus medios a aumentar la superficie productiva, roturando sus landas y desecando el Zuiderzee. Pero, sobre todo, su técnica perfecta da a la agricultura holandesa un puesto de primer orden. No es, pues, ninguna maravilla que haya alcan-



zado, en todos los sectores, rendimientos extraordinariamente elevados. Si bien el país se ha orientado hacia una ganadería intensiva, no han aumentado los pastos, excepto en las regiones arenosas, pero existe actualmente un mayor porcentaje de cabezas de ganado por unidad de superficie agraria.

Predomina la pequeña propiedad inferior a las 10 hectáreas; no obstante, la parcelación no es tan acentuada como en Bélgica, y con más frecuencia que en este país los campesinos son propietarios de sus tierras.

Los cereales ocupan más de la mitad de la superficie cultivada: el trigo domina sobre las arcillas marinas, y el centeno sobre las tierras arenosas, mientras que la avena se cultiva en todas partes. Al igual

que Bélgica, Holanda debe recurrir a la importación para cubrir la mayor parte de sus necesidades de grano. Las patatas se producen en todo el país, especialmente en las turberas colonizadas de Groninga, donde constituyen la base de la importante industria de la fécula. Las legumbres secas se producen también en gran cantidad. Las tierras arcillosas de la llanura marítima ofrecen, a su vez, remolacha azucarera y lino. La horticultura holandesa presenta, no obstante, una mayor originalidad. Practicada casi en todas partes, con una máxima intensidad en la zona de contacto entre las dunas y los pólderes, desde la desembocadura de los grandes ríos hasta Alkmaar, se destina a suministrar productos para la exportación. En los innumerables invernaderos



MINAS E INDUSTRIAS DEL BENELUX. La industria constituye, junto con el comercio, la base de la economía de los Estados del Benelux. Está fundada en las materias primas y, sobre todo, en el carbón, abundante en el subsuelo belga; pero aún siguen siendo básicas las materias primas que llegan a través de los grandes puertos. Presenta la actividad industrial gran variedad de productos y da vida a un activísimo comercio internacional. En Bélgica se han conservado vivas, también, las industrias de tradición más antigua, como la textil y la del vidrio, de las que antaño el país detentaba el monopolio mundial. En los Países Bajos, las industrias más típicas son las alimentarias, que trabajan, sobre todo, para la exportación.

de Westland se obtienen los productos tempranos y la uva de mesa, y en los de Almeer se cultivan flores. Al aire libre existen superficies considerables dedicadas a las legumbres y a las flores de bulbo, que cubren 100.000 hectáreas, especialmente en los alrededores de Haarlem. La agricultura holandesa debe también su riqueza a la ganadería. Los abundantes pastos nutren un magnífico ganado, sobre todo en Holanda y Frisia. Más que al engorde, los bovinos, la mitad de cuya cabana está constituida por vacas lecheras, se destinan a la obtención de lacticiños (mantequilla en Frisia y en las regiones arenosas; queso en Holanda). Los productos caseos, junto con la carne de cerdo y los huevos, constituyen una gran parte de las exportaciones holandesas.

La pesca

La pesca marítima no tiene mucha importancia en Bélgica. La flota pesquera, sin embargo, está muy bien equipada y frecuenta las costas británicas, islandesas y españolas, mientras que la de los Países Bajos se mueve preferentemente en el mar del Norte. Los principales puertos pesqueros son Ostende y Zeebrugge.

En los Países Bajos la actividad pesquera tiene mayor importancia que en Bélgica (314.600 t de pesca en 1967). La flota de alta mar captura, sobre todo, el arenque, cuyo ahumado fue descubierto por los holandeses. La motorización ha ido concentrándose en IJmuiden, Scheveningen, Vlaardingen y Maassluis. La pesca costera, repartida por un gran número de pequeños puertos situados en los estuarios de Zelanda y del mar de los *Wadden*, da, sobre todo, anchoas y mejillones. El Zuiderzee, después de su transformación en lago de agua dulce, proporciona solamente anguilas. Algunos puertos pesqueros, como Urk, envían aún una parte de su flotilla al mar del Norte.

Industrias y comunicaciones

Bélgica

La base de toda la economía belga es la industria, que da trabajo a más del 40 % de la población activa y suscita admiración por su extraordinaria variedad. Sin embargo, esta industria depende de materias primas de importación: minerales, fibras textiles, potasa, aceite, caucho. Incluso el combustible es insuficiente, y el carbón para la siderurgia, a pesar de la producción de la cuenca de Campine, debe ser importado parcialmente, sobre todo desde el Limburgo holandés. Como contrapartida, Bélgica exporta más del 60 % de sus fabricados (generalmente productos semielaborados y pesados, co-



Urk: el puerto de pescadores. En otra época isla, Urk está hoy encerrada en el pólder del Nordeste. Es una de las bases para la pesca de la anguila. Una visita a esta localidad es muy interesante porque conserva intactos los atuendos y tradiciones antiguos. (Titus)



Viejos pescadores de Volendam ataviados con su traje regional, consistente en unos pantalones largos y anchos y un jubón adornado con grandes botones. En otro tiempo floreciente puerto pesquero, esta antigua localidad vive hoy, como la vecina Marken, principalmente del turismo, y los habitantes visten sus antiguos trajes por disposición de las autoridades locales. (E. Dulevant)

Amsterdam; una fase de la talla de diamantes, actividad por la que la ciudad es famosa en el mundo desde el siglo XVI. Esta operación, muy delicada e indispensable para dar a la piedra su brillantez, consta de tres fases sucesivas: la exfoliación, durante cuyo transcurso se divide la piedra en dos partes; el desbastado, que la redondea y le confiere sus principales facetas, y la talla propiamente dicha o pulido. (Titus)



mo barras de acero, rieles, láminas de hierro y de cinc, y también cemento, abonos, vidrios, cables eléctricos, tejidos). De las factorías salen locomotoras, maquinaria y piezas mecánicas, pero esta producción no basta en todos los casos para hacer frente a la demanda del mercado interior, y se deben importar instrumentos de precisión, material eléctrico y automóviles.

La industria belga alcanza su máxima concentración en la cuenca carbonífera y metalúrgica de los ríos Haine-Sambre-Mosa, en la región de Verviers, en el Hainaut occidental, a lo largo del eje Zenne-Rupel-Escalda, en Flandes y en Campine. Bélgica constituye, ante todo, una potencia carbonífera y siderúrgica, con una producción total de más de 14 millones de toneladas de carbón. La cuenca carbonífera valona, considerada hasta ahora como riquísima, está ya en vías de agotarse, y la explotación de los estratos, delgados e irregulares, se hace cada vez más difícil. Como compensación, el rico y regular yacimiento de la Campine oriental,

que se explota desde finales de la primera Guerra Mundial, mantiene constante su producción (8,5 millones de toneladas de carbón industrial).

La industria pesada se localiza en las proximidades de los pozos carboníferos (hasta hoy solamente en Valonia) y a lo largo de las grandes vías navegables. Las explotaciones de minerales metálicos están agotadas, excepto en la Lorena belga, por lo que Bélgica importa grandes cantidades de mineral de hierro desde Francia, Luxemburgo y Suecia para alimentar los altos hornos situados en el canal Charleroi-Bruselas, en el centro (La Louvière), en la Lorena belga (región de Athus) y, sobre todo, en las regiones de Charleroi y de Lieja. En total, las acerías y laminadoras tratan más de 10 millones de arrabio. En el centro y en las regiones de Charleroi y Lieja, se concentran las mayores fábricas de construcciones mecánicas, aunque también las encontramos en otros lugares, como Brabante meridional. Los astilleros navales, especialmente los de Hoboken, junto a Amberes, son también muy importantes.

Bélgica es uno de los principales productores de cinc del mundo. Desde el valle del Mosa y la región de Lieja, las fábricas se han desplazado en parte a Campine, situándose más cerca del puerto de Amberes, a través del cual se importa el mineral. A este puerto llegan también los minerales de cobre, estaño, cobalto y radio tratados en Hoboken, Olen y Campine principalmente.

El cemento se exporta en gran cantidad. Las fábricas se localizan en terrenos arcillosos, en Campine, y en terrenos de calizas y de creta en las regiones de Tournai, Mons y al Norte de Lieja. La industria del vidrio, de la que Bélgica poseía, en otro tiempo, un verdadero monopolio mundial, conserva su importancia en la región de Charleroi y se extiende también por la región de Campine, que es rica en canteras de arena blanca. En Hainaut y en el bajo Marne, se ha conservado el trabajo del cristal, aunque también esta industria fue más próspera en el pasado que en la actualidad; no obstante, la célebre cristalería del Val-Saint-Lambert, junto a Lieja, continúa enviando sus cristales de lujo al mundo entero.

En la cuenca valona, en la Campine y en las vías navegables situadas entre Bruselas y Amberes, existen numerosas fábricas que proporcionan una rica variedad de productos químicos y fertilizantes sintéticos.

La industria textil da vida, como en el pasado, a numerosas ciudades de Flandes y de la región de Verviers, pero se ha difundido también a Hainaut y Brabante. Flandes manifiesta un gran eclecticismo



Namur: el río Mosa visto desde la antigua fortaleza que domina la ciudad. Surgida en un lugar estratégico y provista de numerosas y potentes fortificaciones ya desde la Edad Media, Namur tuvo una gran importancia militar en los siglos XVII y XVIII. A esta última época se remonta la construcción de la ciudadela, que encierra un castillo todavía más antiguo. Rica en monumentos de la época neoclásica y barroca (tales como la catedral de Saint-Aubain o la iglesia de Saint-Loup) y en museos de valioso contenido, Namur es asimismo un importante y concurrido centro de turismo. (G. Mairani)



La danza de los Gilles, típica del carnaval de Binche, pequeña ciudad belga en el corazón del Borinage. El atuendo de los Gilles, ornado con leones rojos y negros, está forrado de paja en la espalda y en el pecho. Del cinturón de lana penden campanillas y cascabeles. El calzado consiste en grandes zuecos colorados, y el espléndido sombrero está adornado con una verdadera cascada de blancas plumas de avestruz. Los Gilles son personajes de la comedia popular francesa del siglo XVII, los cuales, en el folklore local, han adquirido un carácter fastuoso, distinto del que tuvo en su versión original. (S.E.F.)

Vista panorámica de la zona portuaria de Rotterdam. El desarrollo de Rotterdam como puerto data de fines del siglo XVI, cuando muchos barcos comenzaron a atracar allí en perjuicio de Amsterdam, que no participaba en la rebelión contra la corona española. Después de la segunda Guerra Mundial, Rotterdam se convirtió en la salida al mar de una vasta región interior que comprende, incluso, la cuenca del Ruhr. Con los puertos satélites de Schiedam, Vlaardingen y Hoek van Holland, constituye no sólo el complejo portuario mayor de Europa, sino de todo el mundo por su tráfico de mercancías. Con la construcción del Europoort, puede acoger superpetroleros de más de 100.000 toneladas de desplazamiento. (E. Dulevant)







El ayuntamiento de Bruselas, construido entre 1402 y 1494, constituye un suntuoso ejemplo de estilo gótico flamígero brabantino civil. Su "belfroi", la característica torre de guardia provista de campanas, erigida en 1449, es obra de Jan Van Ruysbroeck, y alcanza una altura de 89 m. La administración de las grandes ciudades siempre ha tenido necesidad, incluso en el pasado, de vastos edificios que, más tarde, se han convertido en elementos fundamentales de su paisaje. (S.E.F.)

Eindhoven: el edificio que alberga la exposición científica permanente de la Philips, la sociedad fundada en esta ciudad holandesa en 1891 para la producción de lámparas de incandescencia. De pequeña fábrica, la Philips se ha ido transformando en un enorme complejo industrial que produce toda la variedad de aparatos eléctricos y que, tras la segunda Guerra Mundial, ha desarrollado también el sector electrónico. (S.E.F.)

en la elección de sus materias primas: hila y teje la lana, el lino — especialmente en Courtrai —, el yute, la seda artificial y, sobre todo, el algodón, del que Gante constituye un centro de primerísimo orden; Verviers, por el contrario, se ha especializado en el apresto, hilatura y textura de la lana.

Citemos también las enormes fábricas de ladrillos y objetos de barro cocido situadas en las orillas del Rupel y en la Campine septentrional, las fábricas de materiales refractarios y de loza de Hainaut y, sobre todo, las canteras de cal, de mármol y de arenisca, que constituyen un elemento típico del paisaje del Hainaut central y de Condroz.

En Amberes es tradicional el trabajo del diamante.

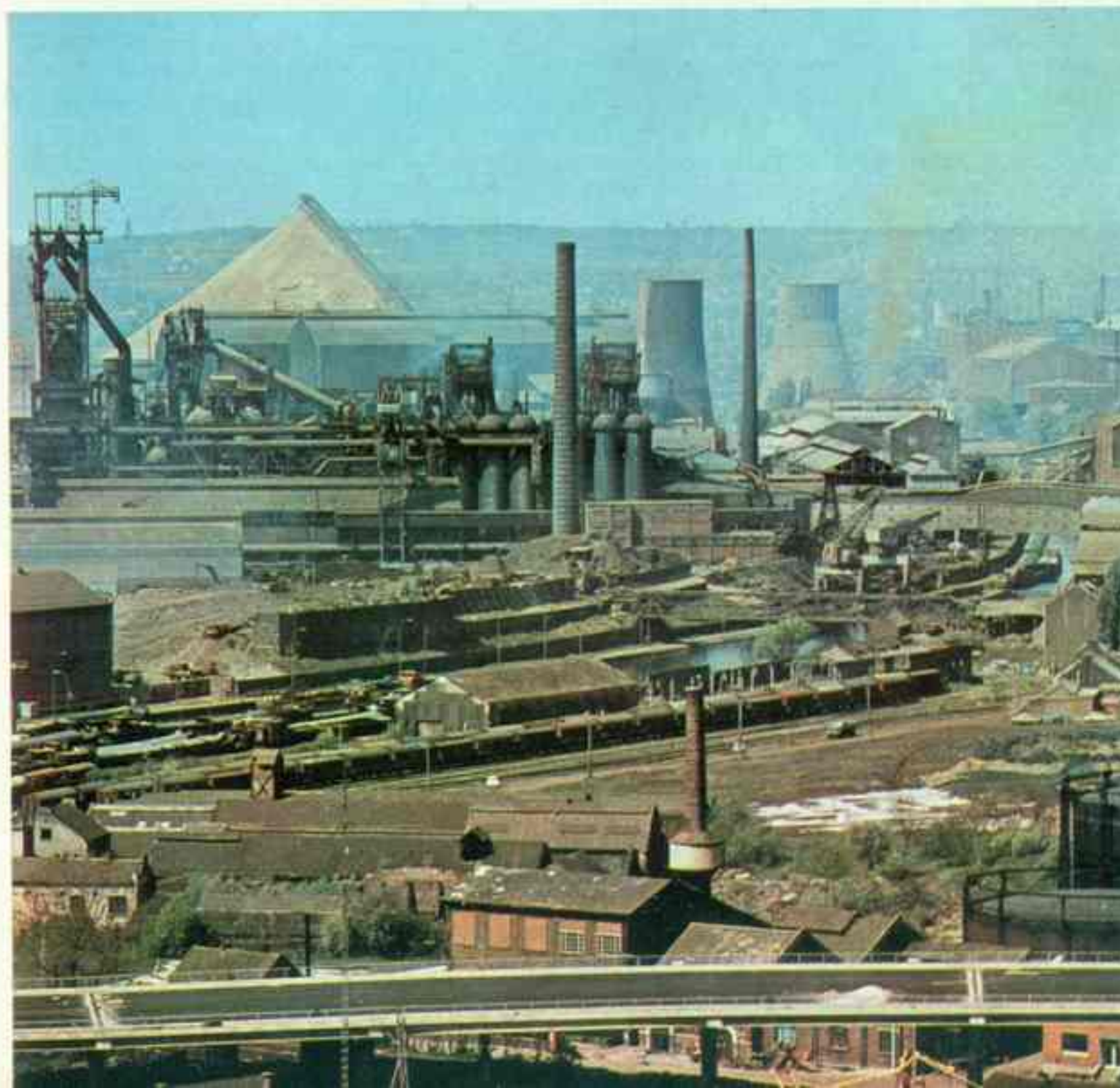
Luxemburgo

A excepción de algunas industrias de curtidos, hilaturas y fábricas de loza, la actividad industrial de Luxemburgo se reduce a la extracción del mineral de hierro y a la siderurgia, que sin embargo constituyen actividades de gran importancia. A orillas del Mosela, de las *minettes* (mineral de hierro oolítico) se extraen anualmente 1,9 millones de toneladas de hierro, de los que la mitad se envían a Bélgica; el resto es transformado en arrabio en 24 altos hornos, rodeados de acerías (producción: 4,8 millones de toneladas), e incluso es fácil hallar fábricas de construcciones y de cemento.

No obstante, la siderurgia luxemburguesa se resiente de la falta de carbón de coque, combustible que se importa totalmente; de la ausencia de vías navegables, a la que pondrá remedio la canalización del Mosa, y, finalmente, de que en la práctica no existe un mercado interior.

Países Bajos

La industria holandesa no tiene una larga tradición como la belga, pero ya en 1890 ocupaba a tanta mano de obra como la agricultura. Hoy, los obreros son dos veces y media más numerosos que los campesinos: más del 20 % de la población activa trabaja en las fábricas. Las causas del desarrollo industrial de los Países Bajos son múltiples. Ante todo, el país ha tenido que transformar, antes de proceder a su exportación, los productos de su agricultura y las materias primas de ultramar desembarcadas en sus puertos. Además, ha buscado en la industria un medio de subsistencia para una población en continuo aumento. Finalmente, la extracción de carbón en Limburgo meridional, desde principios de siglo, ha sido un fuerte estímulo para todos los sectores de la actividad industrial.



El característico paisaje minero de las cercanías de Charleroi, en el que se apiñan altos hornos, factorías y plantas para la extracción y transformación del mineral. En el sector carbonífero y siderúrgico, Bélgica es una potencia mundial, con más de 13 millones de toneladas de carbón extraído y casi otros 13 millones de toneladas de acero producido. (Titus)



Dinant, pequeña ciudad belga encerrada entre el Mosa y las rocas calcáreas que la dominan. Arrimada a la peña está la ciudadela, erigida en el siglo XI y reconstruida y ampliada a continuación. Abajo, la colegiata de Notre-Dame, de estilo románico, pero rehecha en el siglo XIII en gótico. La ciudad de Dinant es hoy uno de los centros turísticos más importantes de las Ardenas. (Titus)

Echternach: la plaza del Mercado (siglo XVI), con el ayuntamiento. Este edificio y la basílica de Saint-Willibrord (siglo XI) son los monumentos más interesantes de la pequeña ciudad luxemburguesa, que es uno de los centros de mayor interés turístico del país. (Fiore)



Aunque las mayores concentraciones están junto a los puertos, en Limburgo meridional, Twenthe y Brabante septentrional, la dispersión es notable. La industria pesada está débilmente representada y no puede compararse, ni en extensión ni en densidad, con la que presenta el surco industrial valón.

La industria alimentaria, típicamente holandesa, trabaja en gran parte de cara a la exportación. Los pequeños establecimientos, de organización cooperativa, utilizan productos de la agricultura y de la ganadería. Así, se produce mantequilla y queso en Frisia y Holanda septentrional, fécula de patatas en Groninga y azúcar en los pólderes arcillosos. Se usan también los productos procedentes de ultramar: este es el caso de las refinerías de azúcar de caña, las instalaciones para la monda del arroz, las fábricas de cacao y chocolate de Amsterdam y de Zaandam, las fábricas de aceite, de margarina y de jabón, y las destilerías de Rotterdam y de las ciudades vecinas: Vlaardingen, Schiedam, Gouda y Dordrecht.

Junto a los grandes puertos se concentran los numerosos astilleros navales: en Amberes, Rotterdam y, sobre todo, en Flesinga se construyen grandes buques. Las construcciones mecánicas, notables en las grandes ciudades, se destinan principalmente al abastecimiento del mercado interior, al igual que los altos hornos, las acerías y los laminadores de Velsen, situado junto al IJmuden. Por el contrario, la producción de estaño de Arnhem, que utiliza el material indonesio, se destina sobre todo a la exportación.

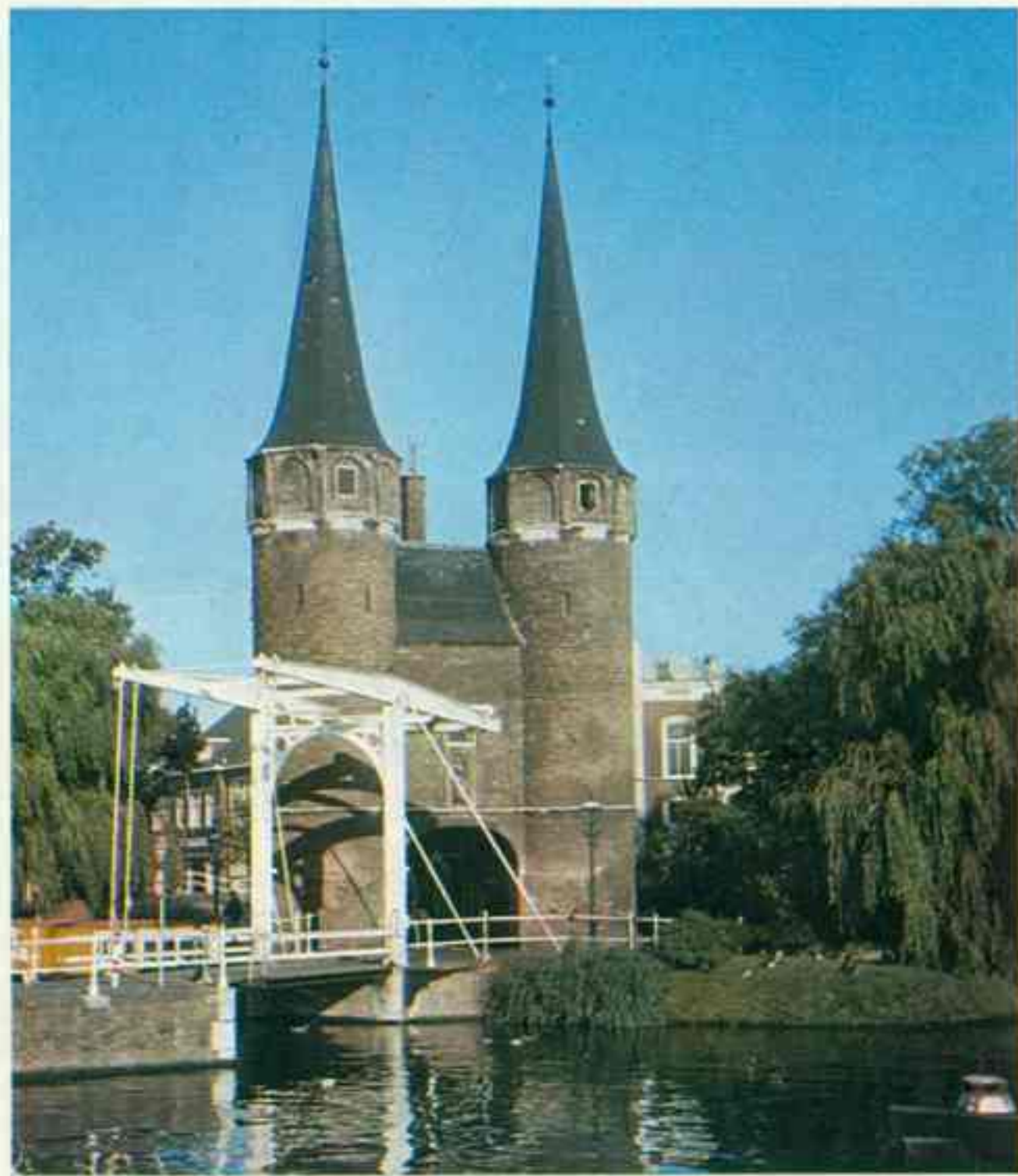
Entre las industrias holandesas, las célebres instalaciones Philips, en Eindhoven, ocupan un puesto excepcional: la pequeña fábrica de bombillas del siglo pasado se ha transformado en un gigantesco complejo que produce una variedad completa de aparatos eléctricos. Actualmente, ocupa a 160.000 trabajadores en Holanda y en otros países. En Eindhoven existen, además, manufacturas de tabaco, una gran fábrica de automóviles (Daf) e industrias textiles. Estas últimas no están tan desarrolladas en los Países Bajos como en Bélgica: se trabaja la lana en Tilburg, Brabante septentrional, y el algodón en Enschede y en las otras ciudades de Overijssel y de Güeldres oriental.

La actividad manufacturera se manifiesta en otros numerosos centros: fábricas de calzado en Waalwijk, al Oeste de Bois-le-Duc; de rayón en las regiones de Breda y de Arnhem, fábricas de abonos químicos y grandes refinerías de petróleo junto a Rotterdam, fábricas de cartón en las turberas del Nordeste y fábricas de papel en Veluwe. En Overijssel sudoriental se extrae sal, y en Groninga se obtiene

El antiguo castillo de Steen, que se alza junto al Escalda en Amberes. Erigido en el siglo XIII, fue reconstruido en 1520 y reformado en el siglo XIX. Actualmente alberga el Museo Nacional de la Marina. Además de ser la cuna de famosos artistas, como Van Dyck, Snyders y Jordaens, en Amberes vivió durante largo tiempo el pintor Rubens, que dejó en la ciudad numerosas pinturas. (S.E.F.)



La Oost Poort de Delft. Esta histórica localidad, surcada por canales flanqueados de tilos, es una de las más sugestivas de los Países Bajos. Su fama está vinculada, sobre todo, a las cerámicas, fabricadas comercialmente desde el siglo XVII, que presentan un brillo especial y el típico color azul, que ha sido llamado, precisamente, "azul de Delft". (S.E.F.)



arcilla destinada a los numerosos ladrillares situados a lo largo del río Waal. Schoonebeek, junto a Coevorden, en Drenthe, da turba y petróleo, y Limburgo, carbón.

De las tres cuencas carboníferas de los Países Bajos, las de Güeldres y Brabante oriental tienen una producción menor, mientras que la de Limburgo meridional dio 6,6 millones de toneladas en 1968, lo que no solamente asegura la mayor parte de las necesidades nacionales, sino que también permite la exportación.

Las comunicaciones

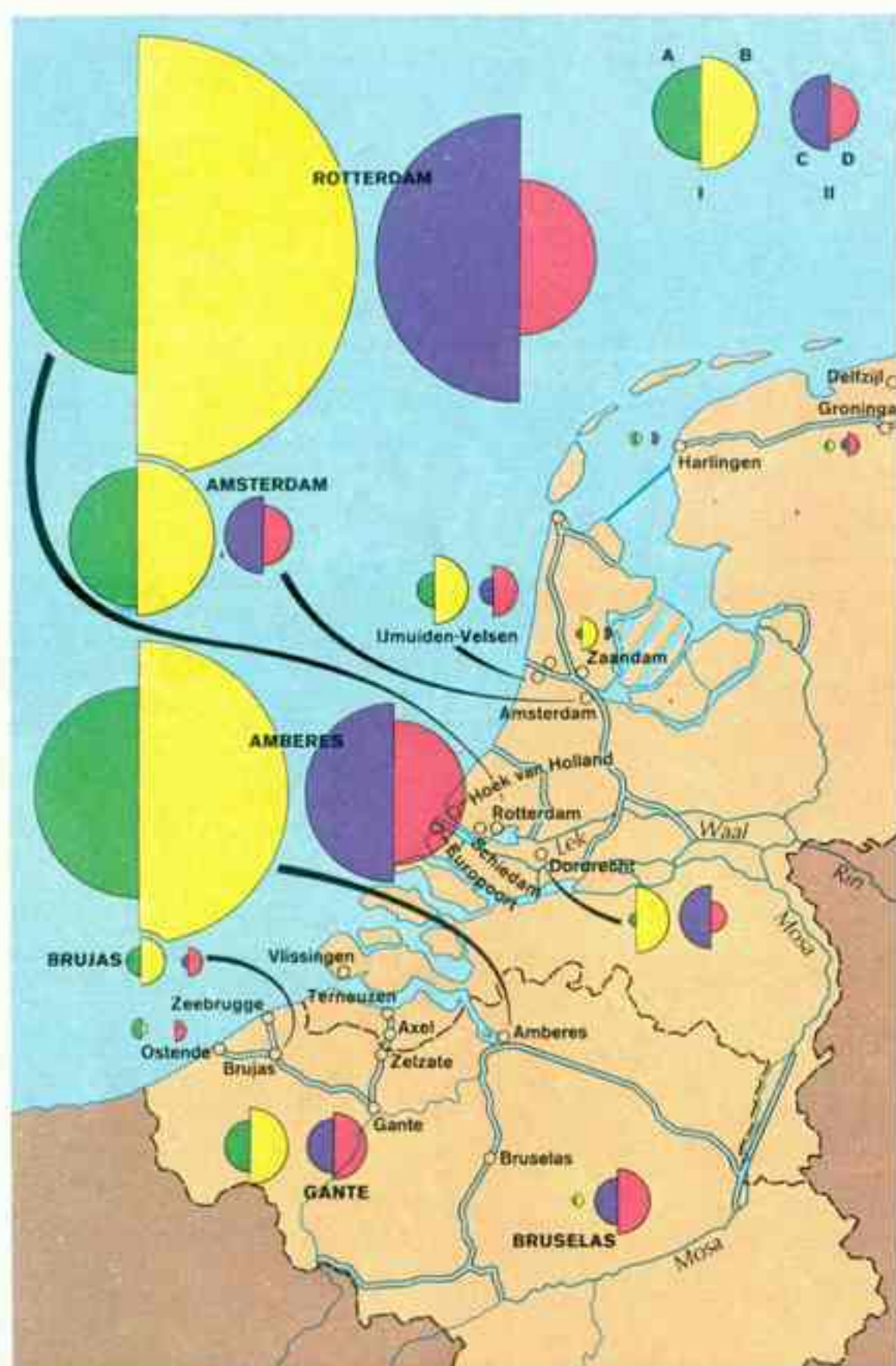
Bélgica y Luxemburgo

La red de carreteras de Bélgica es generalmente densa y cuidada, pero en muchos casos no está en consonancia con las exigencias de las comunicaciones rápidas, y las autopistas son todavía escasas y fragmentarias.

La red ferroviaria es extraordinariamente densa: más de 4394 km en total, es decir más de 14 km por cada 100 km², lo cual es una media muy elevada. Todo el país es como un nudo de las grandes líneas internacionales de Europa occidental; sin embargo, debido a la competencia de las rutas navegables y también, cada vez más, de los autotrenes, los ferrocarriles



Malinas (Mechelen), junto al río Dijle, es una antigua ciudad, sede primacial de Bélgica. Su espléndida catedral, Saint-Rombaut, se inició en estilo gótico brabantino en el siglo XIII, y se concluyó en el XVI. Malinas conoció su época más brillante durante el siglo XVI, cuando Margarita de Austria, gobernadora de los Países Bajos, la escogió como residencia y reunió allí su corte, a la que llamó a los grandes artistas y sabios de la época. (S.E.F.)



TRÁFICO COMPARADO DE LOS GRANDES PUERTOS DE BÉLGICA Y LOS PAÍSES BAJOS. I) Tráfico de los puertos de mar en tonelaje (A, mercancías embarcadas; B, mercancías desembarcadas); II) Tráfico de los puertos de los canales (C, mercancías embarcadas; D, mercancías desembarcadas).

les ya no realizan, como antes, la mayor parte de los transportes de mercancías.

Bélgica es también una encrucijada de líneas aéreas, gracias al aeropuerto de Melsbroek, junto a Bruselas, donde aterrizan no solamente los aviones de Sabena (la principal sociedad belga), sino también los de numerosas compañías extranjeras. Desde Bruselas parten regularmente servicios de helicópteros hacia muchas otras ciudades belgas e incluso hacia París, Lille, Rotterdam, Colonia y Bonn.

La red navegable es también muy densa: 5 km cada 100 km² (la de los Países Bajos es tres veces superior). La mayor parte de los canales belgas, que han sido objeto de uno u otro tipo de mejora, tienen más de un siglo de vida. El canal Alberto, no obstante, es una realización reciente y constituye el eje del territorio holandés de Maastricht, ya que establece una unión rápida entre Lieja y el puerto de Amberes a través de la Campine.

Exceptuando el Mosa, aguas arriba de Namur, no existe ninguna vía navegable en las accidentadas regiones situadas al Sur de la hendidura Sambre-Mosa. Por otra parte, la comunicación fluvial entre las cuencas del Mosa y el Escalda sólo ha

podido realizarse a costa de grandes obras, como los ascensores del canal del Centro y las gigantescas zanjias del canal Alberto, a la altura de Maastricht.

La red navegable es de gran utilidad para Bélgica, puesto que los buques de gran calado pueden llegar hasta Gante, Brujas e incluso Bruselas. La industria pesada se beneficia de un sistema de canales y ríos que la une al puerto de Amberes: Escalda, Rupel, canal desde el Rupel a Bruselas y Charleroi, canalizaciones del Sambre y Mosa, canal Alberto. Este último, accesible a los buques de 2000 toneladas, centraliza el solo una cuarta parte del total del tráfico por agua. Al Oeste, se injertan en este circuito fundamental los canales que traen el carbón de Hainaut, y las vías navegables procedentes de Flandes; al Este se abren paso los viejos canales de Campine.

A través del Yser, el Lys, y el Sambre y sus canales se puede llegar a Francia noroccidental y a París, y a través del Mosa, a Francia oriental. Aún más importantes son las comunicaciones con los Países Bajos y Alemania. Actualmente, los grandes buques procedentes de Lieja pueden llegar a Maastricht y de aquí al canal Juliana (2000 t), Mosa holandés canalizado, y por el canal Mook-Nimega, hasta el Rin. También puede llegarse al Mosa y al Rin por el canal que va hacia Bois-le-Duc o Zuid-Willemsvaart. Las grandes barcasas procedentes de Amberes siguen por el bajo Escalda, por el canal de Hansweert a través del Zuid-Beveland y, finalmente, por las "aguas internas" de Zelanda y Holanda meridional, llegando hasta Rotterdam y el Rin. Este trayecto, difícil e incluso peligroso, hace que Bélgica desee desde hace mucho tiempo un canal directo Amberes-Moerdijk a través del Brabante septentrional.

La circulación por el agua es bastante intensa: el tráfico renano absorbe el 60 % de los transportes internacionales efectuados en Bélgica.

En Luxemburgo no existen prácticamente vías navegables, si exceptuamos el Mosela, accesible a pequeños buques durante una parte del año. La canalización de este río, actualmente en curso, unirá el país al sistema navegable del Rin. Mientras tanto, los ferrocarriles (328 km) y las carreteras (4942 km) mantienen su importancia de cara a la industria siderúrgica.

Los puertos de Bélgica

El puerto de Amberes constituye el complemento indispensable de la actividad industrial de Bélgica. Al igual que Rotterdam, la región en que está situado supera en mucho el cuadro de las fronteras políticas. La situación de Amberes es excelente, ya que es el puerto más cerca-

no a las regiones populosas e industriales de Europa occidental — Francia y Suiza septentrionales, Sarre, Luxemburgo, cuenca renanowestfálica —, a las que está unido por excelentes vías navegables y por una densa red ferroviaria. Estas ventajas, unidas a unas instalaciones muy perfeccionadas, le permiten sostener con éxito la competencia de los puertos de Rotterdam y de Hamburgo, aunque la navegación en el bajo Escalda presente numerosas dificultades y su desembocadura esté en manos de los Países Bajos.

Además de las instalaciones fluviales, el puerto comprende 27 dársenas con una extensión total de 10.600 hectáreas. Se trata de dársenas cerradas, con objeto de regular el flujo de la marea. Para llegar a ellas se requieren delicadas maniobras de las compuertas, dificultad que no existe en Rotterdam puesto que sus dársenas comunican directamente con el río. Por este motivo, el puerto de Amberes es poco adecuado para servir de escala a los navíos de pasajeros: es casi exclusivamente comercial. Cada año recibe alrededor de 18.000 buques de gran calado, con un arqueo de más de 37 millones de toneladas. La descarga es de unos 25 millones de toneladas y la carga, de 15 millones. Las entradas y salidas acusan, pues, cierto desequilibrio, aunque es mucho menos sensible que en Rotterdam. A través de Amberes se importan productos alimentarios y materias primas para las regiones industriales intensamente pobladas del interior, y se exportan productos manufacturados, sobre todo siderúrgicos. Debido a esta circunstancia, las naves que atracan en el gran puerto belga tienen muchas posibilidades de encontrar en él un flete de retorno: no es, pues, un hecho casual que numerosos servicios regulares hagan escala en Amberes, donde muchos barcos cargados en Hamburgo y Rotterdam encuentran un flete de retorno complementario. Otro hecho caracteriza a Amberes: mientras que en Rotterdam, por ejemplo, se cargan y descargan principalmente mercancías sueltas, el puerto belga maneja grandes cantidades de productos embalados; de aquí la abundancia y la variedad del equipo, y la presencia de una mano de obra numerosa y especializada.

Las mercancías descargadas se destinan en un 80 % a la misma Bélgica; las embarcadas son, en un 70 %, originarias del país. Este tráfico determina, en gran medida, la función internacional de Amberes que absorbe, con Gante, una cuarta parte del movimiento marítimo renano. En el conjunto de estos intercambios, la bandera belga interviene sólo en una mínima parte, aproximadamente el 5 %, mientras que el porcentaje mayor corresponde a las banderas inglesa, holandesa y de los

países escandinavos. Los belgas, a pesar de su gran puerto, no constituyen un pueblo de navegantes.

El puerto de Gante está unido al bajo Escalda por el canal marítimo de Terneuzen, que permite únicamente el paso de buques de menos de 10.000 toneladas de arqueo. Por este motivo, Bélgica pide con insistencia a los Países Bajos que amplíen la presa de Terneuzen. El traspais comprende, sobre todo, la cuenca superior del Escalda y Francia noroccidental, donde la competencia de Dunkerque se hace sentir vivamente. Gante recibe 2000 navíos al año, con un arqueo total de un millón y medio de toneladas. Llegan, en especial, mercancías pesadas sueltas (unos 7 millones de toneladas) y salen productos manufacturados, aunque en menor cantidad.

Gante es, pues, mucho menos importante que Amberes y acusa, además, un sensible desequilibrio entre las mercancías desembarcadas y las embarcadas.

Los otros puertos belgas, situados en una costa baja y poco favorable, tienen una importancia secundaria: este es el caso de Zeebrugge, puerto de apoyo y punto de partida de la línea de transbordadores hacia Harwich; y Ostende, terminal de los barcos de pasajeros que se dirigen a Dover.

Las comunicaciones en los Países Bajos

En otro tiempo, en los Países Bajos predominaban los transportes por agua, al menos en las grandes llanuras aluviales,

donde los amplios canales constituían un serio obstáculo para las comunicaciones terrestres. Sin embargo, el país está dotado actualmente de una magnífica red de carreteras, y los gigantescos puentes metálicos, como los de Moerdijk y Nimega, han sustituido en muchos puntos a los antiguos vados. Por estas mismas razones, las líneas ferroviarias se han desarrollado con cierta lentitud: en 1860, sólo había 335 km de vías, mientras que Bélgica poseía ya 1700. Actualmente, la red ferroviaria alcanza una longitud de 3227 km, es decir, más de 10 km por cada 100 km². Los transportes aéreos han adquirido un desarrollo extraordinario: del aeropuerto de Schiphol, situado cerca de Amsterdam, parten hacia todo el mundo los grandes aviones de la KLM (*Koninklijke Lucht-*



Vista aérea del puerto y zona industrial de Amsterdam. Una característica de este puerto es haber conservado su función de emporio, sobre todo de mercancías tropicales, que detentaba en su período de mayor esplendor. Tras haber sido, en el siglo XVII, la ciudad más poderosa del país, Amsterdam perdió su puesto preeminente debido a que en el fondo del Zuiderzee se depositó arena. La construcción de un canal accesible a los barcos de gran tonelaje, a fines del siglo XIX, que unía la Holanda septentrional con el mar del Norte, no devolvió a la ciudad la primacía del tráfico marítimo, perdida en favor del puerto de Rotterdam. (Ostuni)

vaartmaatschappij), la compañía aérea más antigua del mundo (fundada en el año 1919).

El transporte de mercancías por agua es muy superior al ferroviario, ya que todo favorece este predominio: los numerosos ríos navegables, naturalmente, la superficie plana y casi al nivel del mar, y la ausencia de bordes entre las cuencas hidrográficas. La red navegable tiene una longitud de 5539 km, que corresponde a la densidad de 16 km por cada 100 km², las más alta del mundo.

En Zelanda y Holanda, los estuarios, completados por canales artificiales, permiten el acceso a los puertos marítimos: el Nordzee Kanaal, desde IJmuiden hasta Amsterdam, con gigantescos diques, ha asumido la función de canal desde Den Helder hasta Amsterdam; el Nieuwe Waterweg, sin diques, sirve a Rotterdam y sus puertos satélites, incluido Dordrecht; el Escalda occidental llega no solamente hasta Amberes y Gante, sino que también alcanza Flesinga y Terneuzen.

En estos canales marítimos, se injertan directamente las grandes vías navegables del interior: los estuarios canalizados de Zelanda y Holanda meridional, los cursos paralelos del Mosa y de las dos ramas renanas, y el Waal y el Lek. Todas estas

vías de agua están unidas mediante canales navegables, como el nuevo canal Amsterdam-Utrecht-Rin. La navegación renana se prolonga mediante el IJssel, en el que se injerta el canal que va hacia Enschede y Almelo (Twenthe Kanaal). También a través del IJssel se puede llegar hasta la densa red de pequeños canales de la parte septentrional del país. En este lugar, la ciudad de Groninga dispone de una buena comunicación con el puerto de Harlingen y, sobre todo — a través del Eems Kanaal —, con Delfzijl, desde donde la vía se abre hacia el mar y hacia el Ruhr, a través del Ems y el canal Dortmund-Ems. En Brabante septentrional y Limburgo, la canalización del Mosa, que se prolonga aguas arriba de Roemond por el canal Juliana — que surte Maastricht y la cuenca carbonífera —, no ha hecho perder toda su importancia al viejo Zuid-Willemsvaart, el cual establece la unión con los canales de Campine y está enlazado, por sus ramales, con Eindhoven, Tilburg y Breda.

Los puertos holandeses

El movimiento de los puertos es, en total, más importante en los Países Bajos que en Bélgica. Rotterdam, que ha repa-

rado los inmensos daños sufridos durante la guerra, concentra más de tres cuartas partes del tráfico total: desde 1870, época en que se inició el gran desarrollo industrial, Rotterdam forma con sus satélites — Schiedam, Vlaardingen y Hoek van Holland — uno de los mayores complejos portuarios del mundo, compartiendo con Nueva York la primacía mundial y superando a esta ciudad en tráfico de mercancías. Las comunicaciones con el mar son excelentes gracias al canal artificial de Nieuwe Waterweg, de sólo 26 km de largo, que prolonga el Nieuwe Maas. La longitud total de los muelles es de unos 35 km, con amplias dársenas, como la de Waalhaven, que ocupa por sí sola 300 hectáreas. Las excelentes instalaciones son adecuadas para la carga y descarga y, además, en el mismo río y en las dársenas, las naves ancladas en boyas fijas descargan las mercancías directamente en las barcazas.

El interior de Rotterdam corresponde al de los otros puertos próximos a la desembocadura de los grandes ríos. Su posición es particularmente ventajosa respecto a Alemania Occidental y, a pesar de todas las medidas tomadas para favorecer Hamburgo y Bremen, Rotterdam ha atraído de forma irresistible el tráfico re-

Bruselas: vista del "Atomium", la enorme construcción que reproduce la estructura del átomo de oxígeno (con núcleo y electrones) erigida en la periferia septentrional de la ciudad con motivo de la Exposición Universal de 1958. Tiene 100 m de altura y está compuesto por nueve esferas de acero revestido de aluminio, de 18 m de diámetro. En la esfera más elevada hay un restaurante. (Ostuni)





Vista de Lovaina: la ciudad, de planta circular, se desarrolló en torno al primitivo núcleo de la fortaleza construida en el siglo XII en una curva del Mosa. Más tarde, alcanzó fama como centro de estudios y por su universidad, que fue una de las más renombradas de Europa hasta entrado el siglo XV. (Ostuni)

nano. Al contrario de lo que sucede en Amberes, casi todos los transportes entre Rotterdam y el interior se realizan por agua. Tras la grave crisis debida a las destrucciones bélicas y al hundimiento económico de Alemania, Rotterdam se ha recuperado rápidamente, sobre todo con la construcción del Europoort, que podrá acoger superpetroleros de hasta 100.000 toneladas de arque. Rotterdam recibe de ultramar enormes cantidades de cereales, petróleo, minerales y otras materias primas, mientras que las exportaciones están constituidas principalmente por los productos de la cuenca del Ruhr. El tránsito tiene una importancia considerable: representa aproximadamente el 70 % de todo el movimiento. La actividad del puerto está facilitada, además, por la ausencia de tiempos muertos, por la existencia de modernas instalaciones y por la seguridad de encontrar fletes de retorno; Rotterdam es, en efecto, la desembocadura de Alemania Occidental, Francia oriental y Suiza.

Los Países Bajos poseen una notable flota: unos 1720 navíos, con una arque total de 5.267.681 toneladas (Bélgica posee solamente 218 navíos y 932.900 t). Por ello, la bandera holandesa ocupa el primer puesto en el tráfico del puerto de Rotterdam, seguida de la inglesa. Rotterdam es, además, sede de numerosas com-

pañías de navegación y punto de partida de servicios regulares de trasatlánticos, muchos de los cuales cubren las líneas de América y del Extremo Oriente.

En el tráfico de Rotterdam participan Vlaardingen, gran puerto pesquero (el primero en la captura del arenque); Schiedam, que posee grandes astilleros navales; Dordrecht, gran mercado de la madera; Hoek van Holland, puerto de escala y de partida de los barcos de viajeros que van a Harwich, y el nuevo gran Europoort.

El puerto de Amsterdam presenta un carácter muy distinto del de Rotterdam. Sus funciones son aún, en parte, las de su época de esplendor: mercado de productos tropicales y, sobre todo, escala nacional. En otro tiempo, fue puerto del Zuiderzee; hoy, gracias al Nordzee Kanaal, lo es del mar del Norte y, mediante el canal que va de Amsterdam al Waal, se propone atraer cada vez más el tráfico renano. Amsterdam recibe también más mercancías de las que exporta, totalizando un tráfico marítimo de unos 14 millones de toneladas. Recibe preferentemente productos coloniales, que envía al interior tras elaborarlos. Amsterdam constituye aún una escala de numerosas líneas, especialmente de un servicio regular de trasatlánticos que se dirige a los puertos del Extremo Oriente.

Flesinga (Vlissingen), en Zelanda, aunque es accesible a los mayores buques, no ha realizado sus ambiciones de convertirse en un competidor de Amberes y ser un puerto de escala; los mercados de la región son disputados por Amberes y Rotterdam, y sólo los servicios rápidos hacia Harwich le dan cierta animación. Del mismo modo, Terneuzen está bloqueado en su expansión por el puerto de Gante. Harlingen y Delfzijl, en la parte septentrional del país, importan carbón inglés, abonos y madera, y exportan productos agrícolas.

Las relaciones internacionales

El comercio exterior de Bélgica, Luxemburgo y Países Bajos está hoy completamente dominado por los acuerdos entre las tres naciones, que forman una única entidad económica: el Benelux.

Estos acuerdos, iniciados en Londres en 1944, establecían que los tres países deberían fijar una tarifa aduanera única para las importaciones procedentes de fuera de la comunidad, y que se suprimirían los aranceles en los intercambios entre los tres asociados. Los acuerdos debían preparar la unión económica. Sin embargo, al finalizar la segunda Guerra Mundial, se manifestó un profundo desequili-

Vista de la Grand'Place de Tournai, de forma triangular, con la iglesia románica de Saint-Quentin, del siglo XIII. La ciudad, la antigua "Tornacum", fue conquistada por los galos en el siglo V, y en ella establecieron su capital los primeros reyes merovingios. Sus espléndidos monumentos dan testimonio de su fastuoso pasado de ciudad artística, en la que florecieron célebres manufacturas de porcelana y de tapices. (G. Mairani)



brio entre la economía de Bélgica y de Luxemburgo — unidos ya económicamente desde 1921 — y la de los Países Bajos. Bélgica, cuyas instalaciones permanecían casi intactas, pudo volver en seguida al trabajo. Los Países Bajos, maltrechos y empobrecidos, tuvieron que reconstruir desde la base sus medios de producción, practicando una política de economía y austeridad en contraste con la de abundancia que Bélgica a la sazón podía permitirse.

Por ello, sólo en marzo de 1947 se concluyó en La Haya la unión aduanera entre Bélgica y Luxemburgo, por una parte, y los Países Bajos, por otra. El acuerdo entró en vigor el 1º de enero de 1948 y dio lugar a la entidad conocida con el nombre de Benelux, sigla formada con las sílabas iniciales de los tres países miembros: *Belgique, Nederland y Luxembourg*. En primer lugar, fue adoptada la tarifa aduanera común, pero la unión económica completa se realizó gradualmente y sólo entró en vigor el 1º de noviembre de 1960. La tarifa común fue aplicada a las importaciones procedentes de los otros países, y

quedaron exentos de derechos de aduana todos los intercambios entre las tres naciones del Benelux, dentro de cuyas fronteras el acuerdo prevé, además, la libre circulación de bienes, capitales y servicios, así como la coordinación de la política económica y social.

El comercio exterior de la unión belgo-luxemburguesa y de los Países Bajos presenta un carácter común: masiva importación de productos alimentarios y, sobre todo, de materias primas destinadas a la industria, y pago de estas importaciones mediante productos manufacturados vendidos al exterior. Las balanzas comerciales revelan que el valor de las exportaciones no cubre el de las importaciones, pero este déficit es ampliamente compensado por los intereses de los capitales invertidos en el exterior, por los precios del transporte de mercancías en tránsito y por los fletes de la marina mercante.

En ningún otro país el comercio exterior reviste una importancia tan grande como en el Benelux, que ocupa el cuarto puesto en el comercio mundial.

El Benelux ha determinado una trans-

formación radical en las relaciones económicas entre Bélgica y los Países Bajos, y el mercado interior se ha ampliado considerablemente. En el plano internacional, la unión confiere a los tres países un notable crédito economicofinanciero e incluso político. El Benelux es, en efecto, una gran potencia que agrupa a más de 22 millones de personas y domina el delta común del Escalda, el Mosa y el Rin, es decir, la más activa encrucijada de las corrientes comerciales de Europa occidental.

A pesar de la diversidad de las respectivas estructuras industriales, la competencia recíproca se manifiesta igualmente en ciertos sectores, sobre todo en el textil y en el agrícola. La persistente disparidad entre precios y salarios, mantenidos siempre a un nivel menos elevado en los Países Bajos, aún coloca a veces en una posición difícil a muchos industriales belgas. La rivalidad entre Rotterdam y Amberes constituye otro motivo de conflicto, y la modernización de las vías navegables entre las dos naciones está pendiente aún de una solución definitiva.

En 1951, Bélgica, Países Bajos y Luxemburgo se adhirieron a la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), en cuyo ámbito asumen una posición destacada, ya que aportan casi la quinta parte de la producción total de carbón y de acero. En 1958, con la ratificación del tratado de Roma (25 de marzo de 1957), el Benelux ha pasado a ser miembro de la Comunidad Económica Europea (MEC) y de la Comunidad Europea para la Energía Atómica (Euratom).

La importancia económica del Benelux queda perfectamente reflejada en las cifras siguientes: los tres países juntos producen 21,4 millones de t de carbón, 20,1 millones de kWh de energía eléctrica y 1,1 millones de t de abonos nitrogenados. Sus marinas mercantes suman 6.201.000 t y su renta media per cápita asciende a 1573 dólares al año.

BIBLIOGRAFÍA

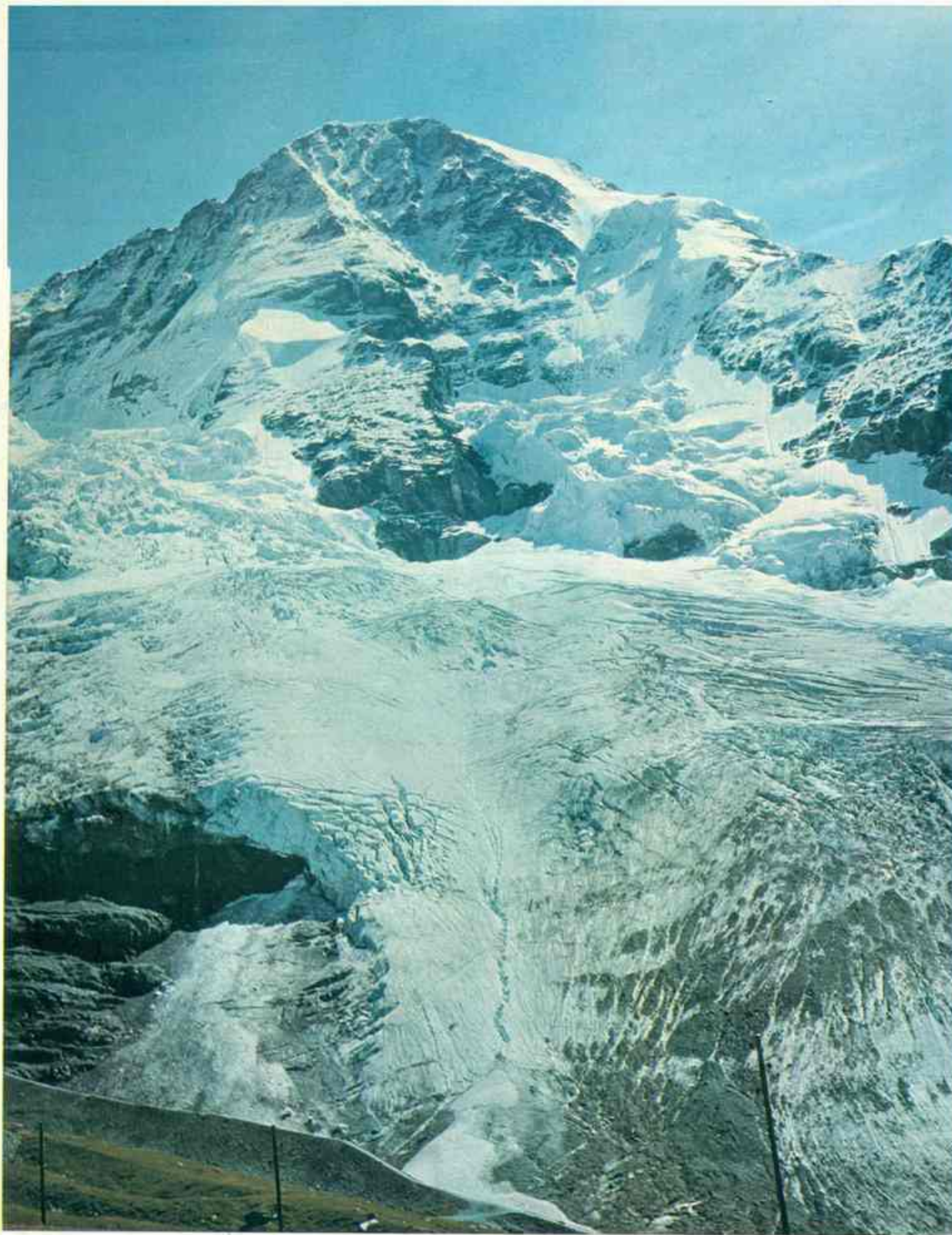
Majerus, P.: *L'État luxembourgeois*, Luxemburgo, 1948 - Mulder, G.J.A.: *Handboek der Geografie van Nederland*, Zwolle, 1949-1955 - Tilmont, J.: *La Belgique et le Congo Belge*, Namur, 1952 - Dussart, F. y Contreras, R.: *Géographie de la Belgique et du Congo*, Bruselas, 1955 - Gay, F. y Wagret, P.: *Le Benelux*, París 1960 - Sondag, J.: *L'agriculture belge, Situation économique et sociale. Perspectives*, Bruselas, 1962 - *Annuaire statistique*, Luxemburgo, 1965 - *Statistisch Zakboek*, La Haya, 1966 - *The Europa Year Book*, Londres, 1966 - Senelle, R.: *Estructures politiques, économiques et sociales de Belgique*, Bruselas, 1970.

Obras generales: *La Néerlande, études générales sur la géographie des Pays-Bas*, Leyden, 1938 - *Le Luxembourg. Livre du Centenaire*, Luxemburgo, 1949 - *Le Benelux*, Inst. nat. de la statistique et des études économiques. Coll. "Conjoncture et études économiques", París, 1953.

EUROPA CENTRAL



La cadena de los Alpes



El glaciar del Eiger y la cumbre del Mönch, en los Alpes berneses. El Eiger (3974 m), el Mönch (4099 m) y la Jungfrau (4158 m) forman parte del macizo cristalino del Aar, una de las regiones más grandiosas de los Alpes. Además de alimentar algunos importantes cursos de agua, comprende grandes glaciares, entre ellos el del Aletsch (22 km de longitud), que es el mayor glaciar de Europa. (E. Dulevant)

Los Alpes ocupan una considerable extensión de Europa, ya que cubren una superficie de unos 300.000 km², más de la mitad de España. La longitud del arco alpino, medida siguiendo su borde externo desde el collado de Tenda a Viena, es de 1300 km; su anchura máxima, entre los Alpes Karanwanken, al Norte de Liubliana, y la extremidad oriental de la Selva Vienesa, es de 350 km.

Este impresionante macizo montañoso ha tenido y tiene, debido a su situación, un papel trascendental en la vida del continente europeo. Constituye el baluarte natural — franqueado desde los tiempos más antiguos — entre la llanura del Po y la zona del Adriático septentrional, de una parte, y las llanuras situadas frente al mar del Norte, la Mancha y el Báltico, de otra. A uno y otro lado, el relieve alpino se degrada formando un antepaís generalmente fértil, una "media montaña" en la que la vida de la naturaleza y las actividades humanas están condicionadas por la presencia del gran baluarte, del que descienden en todas direcciones las aguas procedentes de la fusión de las nieves y los glaciares, las cuales alimentan ríos "europeos" como el Rin y el Danubio, y cursos de agua de importancia fundamental para las amplias regiones que atraviesan, como el Ródano y el Po. En definitiva, se trata de cierto tipo de paisaje, cierto género de vida y cierta economía, estrechamente vinculados a los Alpes, que con el tiempo han terminado por adquirir unos caracteres muy peculiares, hasta el punto de que las denominaciones de "alpestre" y "alpino" se atribuyen incluso a fenómenos que se encuentran en zonas muy alejadas de Europa.

Una acentuada asimetría

Los Alpes se originaron en el interior de una fosa muy alargada, y en general se inclinan hacia el exterior del arco de plegamiento. Esta asimetría es muy marcada en el sector occidental, de modo que la vertiente piemontesa es mucho menos extensa que su opuesta, la francesa; el fenómeno resulta especialmente claro entre el monte Rosa y los lagos Mayor y Thun. Al Este del lago Como la asimetría se atenúa, ya que siguiendo los bordes de la llanura del Po, los Alpes se dividen en nu-



merosas cadenas; no obstante, el macizo del Triglav, situado al Norte de Gorizia, se alza con sus 2863 m a sólo 40 km de distancia de la llanura del Friul.

Esta marcada asimetría de la cordillera alpina ha favorecido la aparición de condiciones ambientales típicas; el avenamiento de las aguas, por ejemplo, está más desarrollado en la vertiente externa que en la interna. En el aspecto climático, existen fenómenos tales como los violentos aguaceros de la región del Ticino y el vigor y la extensión del viento *föhn*. Históricamente, la asimétrica morfología alpina también ha tenido notables consecuencias, ya que, en tiempos pasados, esta disposición del territorio facilitó las incursiones militares hacia el alto y medio valle del Po, lo que a su vez determinó cambios políticos que, de otro modo, no se hubieran producido.

La más elevada cordillera europea

Cuando los sedimentos depositados en el geosinclinal fueron levantados por un movimiento orogénico, en los puntos en que éste actuó con más fuerza la cordillera alcanzó el mínimo de anchura y el máximo de altura. Así, en la zona delimitada al Norte por la línea Annecy-Chillon-Thun-Lucerna y al Sur por la línea Lanzo-Ivrea-Biella-Varese, la anchura de los Alpes no supera los 125-130 km; aquí, en cambio, surgen las cimas del Finsteraarhorn, de 4275 m, del monte Rosa, que alcanza los 4633, y del Mont-Blanc, el "techo" de Europa, con 4807 m.

Por el contrario, en las zonas en que la anchura de la cordillera alcanza su máximo — como entre Montélimar y Saluzzo, o como entre Viena y Liubliana — la altura media decrece y no se encuentran ci-

mas que superen los 4000 m: la Aiguille de Chambeyron, en los Alpes franceses meridionales, no alcanza los 3400 m, y el Grossglockner, en los Altos Tauros, que representan la sucesión de cumbres más continua entre la Vetta de Italia y la colina de Radstadt, culmina a 3798 m; en el sector oriental, finalmente, se encuentran los Karanwanken, que sobrepasan ligeramente los 2500 m.

Son también típicas del relieve alpino las estrangulaciones y dilataciones, así como una serie de arcos elementales, como el de Niza, convexo en dirección a la ciudad y avenado por el Paillon, y los festones del Chablais y de los Prealpes valdenses, a uno y otro lado del lago de Ginebra. Existen zonas, como las colinas del Monferrato o de Mondovì, donde el panorama alpino se presenta como un semicírculo que cubre casi todo el horizonte.

Los Grandes Jorasses y el Diente del Gigante, en el macizo del Mont-Blanc. A la derecha, el glaciar llamado Mer de Glace ("mar de hielo"). A la izquierda, el glaciar de Leschaux. La Mer de Glace se extiende a lo largo de 15 km por la vertiente francesa del Mont-Blanc, al Noreste de Chamonix. A comienzos del siglo XIX descendía hacia el valle del río Arve, hasta los 1100 m, pero hoy día se halla en fase regresiva. (A. Perceval)

El macizo del monte Rosa, que se alza en el núcleo principal de los Alpes Peninos, entre Italia y Suiza, comprende numerosas cimas superiores a los 4000 m, de las que la más elevada es la Dufour (4633 m), la segunda de todo el sistema alpino. Con numerosos glaciares en las cuatro vertientes, el monte Rosa debe su nombre a un vocablo típico de la comarca, "rōsa", que significa, precisamente, glaciario. (G. Carnevali)



Los surcos alpinos

Una serie de profundas hendiduras surcan toda la cadena alpina y permiten atravesarla en varios puntos, en sentido longitudinal. El surco alpino francés, que va desde Champsaur al col d'Antenne, mide unos 200 km; después, median otros 120 km entre el col de la Forclaz y el paso de la Furka, y de éste al paso de Oberalp se encuentra el valle de Unseren (Unserental), que continúa a lo largo de otros 20 km; finalmente, desde Oberalp hasta Chur se abren los 67 km del surco de los Grisones, por donde discurre el Rin anterior. Existe, por tanto, un surco prácticamente continuo que atraviesa toda la cordillera, desde los Alpes franceses meridionales hasta los Grisones, con una longitud de casi 400 km.

Otra vía directa es la que se abre desde la vertiente meridional del Brennero

hasta Maribor, en la cuenca panónica, a través del valle de Pusteria, y los valles del Gail y del Drava. El surco del Inn, que dibuja su diagonal desde las regiones luminosas del lago Como hasta la brumosa meseta bávara, constituye otra cómoda vía para atravesar la cordillera alpina. Estos valles longitudinales comunican con el exterior a través de pasos: los más importantes son los de Grenoble, el del Rin (Rheintal), aguas arriba del lago Constanza, y sobre todo el del Ródano, desde Martigny al lago de Ginebra.

La orientación general de la cordillera, alineada en el sentido de los paralelos, hace que estas depresiones — dispuestas de SO a NE — tengan una vertiente expuesta al sol, y por tanto favorable a la viticultura, mientras que la otra, en la umbria, resulta especialmente adecuada para los huertos, bosques y praderas.

Los surcos alpinos adquieren así una importancia fundamental en lo que se refiere al asentamiento humano y a las comunicaciones, y su posición en la cordillera es un importante elemento de diferenciación regional. Un mapa de las líneas alpinas resulta de este modo una copia casi exacta del de las vías de comunicación que atraviesan la cadena montañosa de un extremo a otro, y es también un método válido para determinar las zonas en que las condiciones culturales moldeadas a lo largo de los siglos, tomadas en un sentido amplio, resultan homogéneas.

Un mosaico de climas montañosos

A causa de su disposición longitudinal, podría creerse que los Alpes tienen un clima muy uniforme. Pero en realidad, deben hacerse algunas distinciones. Si bien en la vertiente externa, por ejemplo, las precipitaciones y la vegetación no varían mucho desde la zona de Ginebra a la de Salzburgo, las diferencias se hacen considerables si se comparan los Alpes de Estiria con los de Carintia, puesto que en este último lugar se infiltran profundamente los influjos continentales de Hungría, y por ello se registran precipitaciones a veces inferiores a los 1000 mm, y variaciones térmicas invernales muy acusadas en la cuenca de Klagenfurt. En los valles, el paisaje es más alegre que en el Tirol gracias a las latifoliáceas, los bosquecillos de pinos y el maíz. En la vertiente interna, las mayores precipitaciones se registran en las regiones más expuestas a los vientos húmedos, alcanzándose medias que oscilan entre los 1500 y los 2500 mm anuales. En los Alpes Orientales, más cercanos al mar, se superan los 3800 mm.

Los Alpes italofranceses, situados en el extremo occidental de la cordillera en el sector en que ésta se orienta en el sentido de los meridianos, son ricos en contrastes.

Las depresiones mediterráneas desencadenan los vientos de tramontana y de maestral, mientras que el "marero" y el "levante" soplan de Este y Sudeste, trayendo la lluvia. El contraste entre Alpes húmedos y Alpes áridos es claro en toda la vertiente francesa de la cordillera, y la oposición es asimismo acentuada entre los Alpes meridionales y la vertiente del Po. En esta última, excepto en Mont Génèvre, las precipitaciones son abundantes y, al contrario de lo que sucede en la vertiente francesa, al Norte del río Maira el mínimo de las precipitaciones se registra en invierno y no en verano. El manto vegetal es, en todas partes, más rico, los bosques más bellos y las praderas más abundantes; el castaño está siempre presente, pero falta el olivo.

Existen, finalmente, zonas de relativa sequedad en la región más interna de los Alpes. En el corazón de Tarentaise (Saboya), en la región de Modane y en Val Moriana (valle dell'Arc), las precipitaciones disminuyen hasta unos 650 mm anuales; en el bajo Engadina no sobrepasan los 700 mm, y en el alto Adigio y sector central del valle de Aosta no alcanzan los 600, mientras en el Valais se registran precipitaciones aún menores.

Los "estilos" alpinos

Los Alpes franceses meridionales tienen una estructura más sencilla pero menos abierta que la de los Alpes en general. Son menos elevados y, por tanto, más anchos, y la zona prealpina se extiende en una superficie casi tres veces mayor que en Saboya o en el Delfinado, mientras que la zona interna es mucho más reducida. Se advierte, además, la ausencia de aquellos grandes surcos longitudinales a que nos hemos referido, y que representan una característica destacada del sector comprendido entre los Alpes franceses septentrionales y la línea que une el lago Constanza con el lago Como. En los lugares en que estos surcos existen, se trata de compartimientos aislados, como el alto Verdon y el alto Var; la única hendidura importante es la que forma el valle del Duránce, que penetra hasta el collado de Mont Génèvre (1854 m).

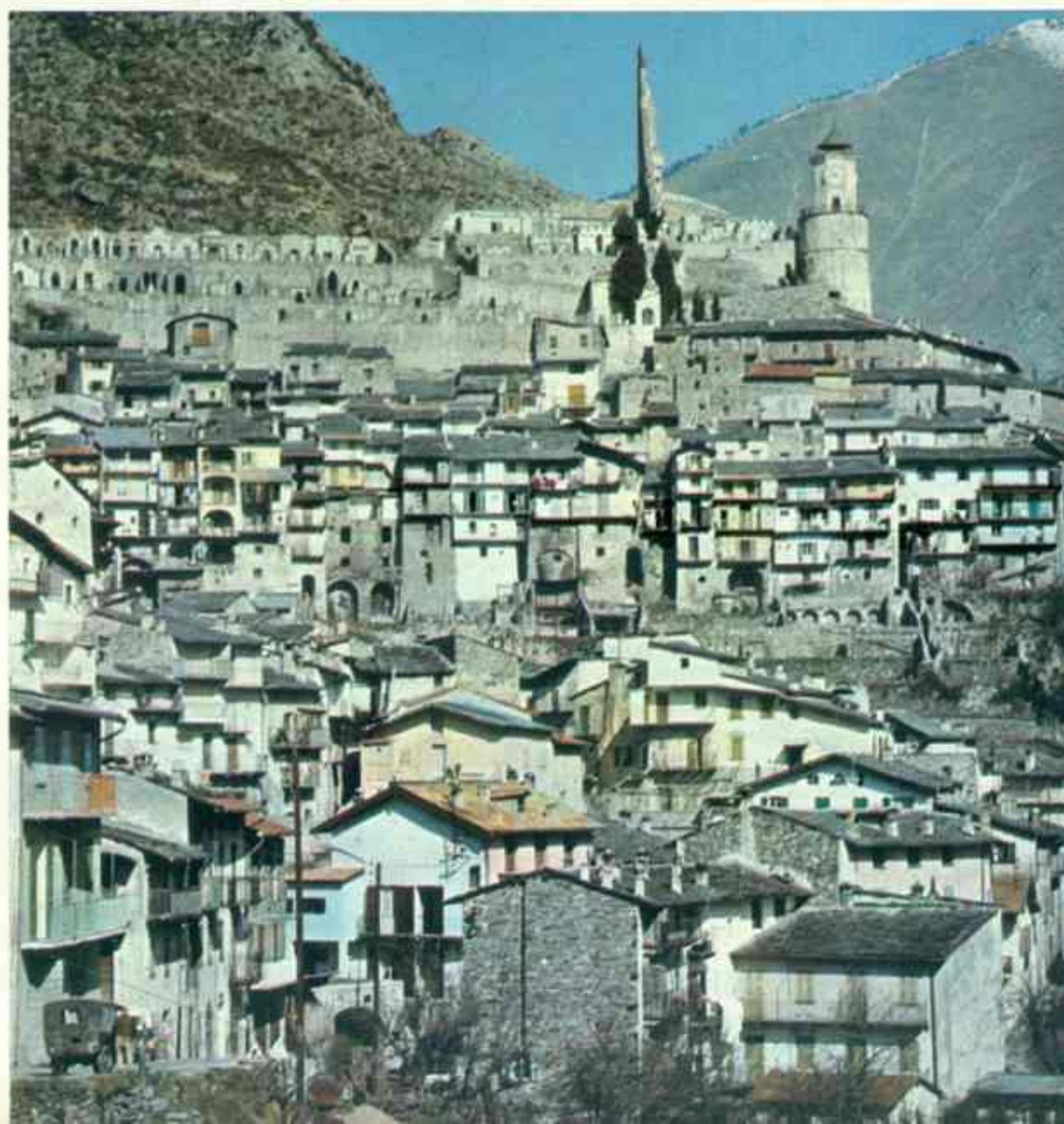
En el sector central — el que comprende, además de los Alpes franceses septentrionales, todos los Alpes suizos a excepción de la parte oriental de los Grisones — se encuentra la mayor estrangulación del arco alpino. En este lugar, por tanto, se sitúan las alturas máximas y la morfología típica de la imagen clásica que, normalmente, se tiene de la montaña "alpina". Los Alpes suizos son los que poseen mayor número de glaciares, el más vasto de los cuales es el de Aletsch (130 km²). Los elevados grupos calcáreos (Buet,



Dent du Midi, Dent de Morcles, Diablerets) están unidos a los macizos centrales; el surco principal, como se ha visto, está orientado del exterior al interior de la cordillera.

Los Dolomitas y los Alpes austriacos ofrecen igualmente una imagen bastante neta de esta diversidad que caracteriza los "estilos" de los Alpes, esta multiplicidad de aspectos y morfologías en la que, no obstante, se encuentra una unidad inconfundible. Todo el complejo oriental, bastante extenso en anchura y de una altitud mediana (3342 m en la Marmolada), presenta una serie de complicaciones debidas a las fracturas y expansiones volcánicas. En los Dolomitas, al Este de la cima de Asta y de la plataforma porfídica de Bolzano-Cavalese, se alinea una serie de relieves con impresionantes desniveles, como la Marmolada, cuya masa calcárea está coronada parcialmente por una aureola volcánica de color negro tinta.

En la extremidad oriental de la cadena alpina, las ásperas crestas del Raxale y del Schneeberg resaltan en la Selva Vienesa con sus formas suaves. Los Alpes es-



La tercera cima de los Alpes en cuanto a altura es el Cervino (4478 m), en los Alpes Peninos. Aquí aparece visto desde Zermatt. El Cervino es el monte más típico de los Alpes debido a su forma piramidal. Fue conquistado el 14 de julio de 1865 por el inglés Whymper, que precedió sólo por unos pocos días a los italianos Carrel y Bich. (J. A. Cash-Marka)

Las características viviendas de Tenda (Alpes Marítimos), dominadas por las ruinas del castillo. El puerto de Tenda (1870 m), que pone en comunicación el Piemonte con el valle de la Roia, fue atravesado por la primera carretera transalpina (siglos XVI-XVIII). (Titus)

A scenic view of a small town nestled at the base of a massive, rugged mountain range under a blue sky with scattered clouds. The town features a prominent church spire and is surrounded by green fields and dense evergreen forests in the foreground.

Numerosos puertos permiten atravesar el bastión alpino. La importancia histórica y económica de estos pasos la atestigua el hecho de que los "Estados de paso" que los controlaron han sido numerosos y, a menudo, han durado largo tiempo. Conocidos ya en la Antigüedad y utilizados por ejércitos que serían protagonistas de empresas de gran alcance histórico (piénsese en Aníbal, en las legiones imperiales o en las invasiones bárbaras), estos pasos han adquirido en la época moderna un auge cada vez mayor, ya que no sólo sirven para esporádicas travesías sino para el paso regular de importantes corrientes de tráfico.

This map illustrates the Alpine region in Central Europe, focusing on the borders of Austria, Italy, and Germany. Key features include:

- Geographical Features:** The map shows the Ötztal, Pusteria, and Karawanken mountain ranges. Major valleys like the Ötztal and Pusteria are labeled. The Danube River is visible in the north, and the Alpine lakes (L. de Constanza, L. de Como, L. Maggiore) are shown in the west.
- Political Borders:** The borders of Austria, Italy, and Germany are clearly marked. The map also shows the borders of the German states of Bavaria and Tyrol.
- Major Cities:** Vienna (Wien) is the capital of Austria. Other major cities include Innsbruck, Bolzano (Bozen), and Trento. The map also shows the cities of Salzburg, Munich, and Zurich.
- Transportation:** The map shows a network of roads and railways connecting the major cities and valleys.
- Scale:** A scale bar at the bottom right indicates distances in kilometers (0, 50, 100).

394



Cortina d'Ampezzo, lugar de vacaciones e importante estación de deportes invernales, está situada en una amplia cuenca rodeada por las cimas dolomíticas del Cristallo, del Sorapis, del Pomagagnon (al fondo) y por los Tofane. (N. Cirani)

gunos puertos, como el de Mont Cenis (2084 m) y el Gran San Bernardo (2472 m). La primera Confederación Helvética, la de los cantones de Uri, Schwyz y Unterwalden, unidos en 1291, se cimentó en la necesidad de mantener, explotar y defender el itinerario que conducía al paso del Gotardo (2114 m).

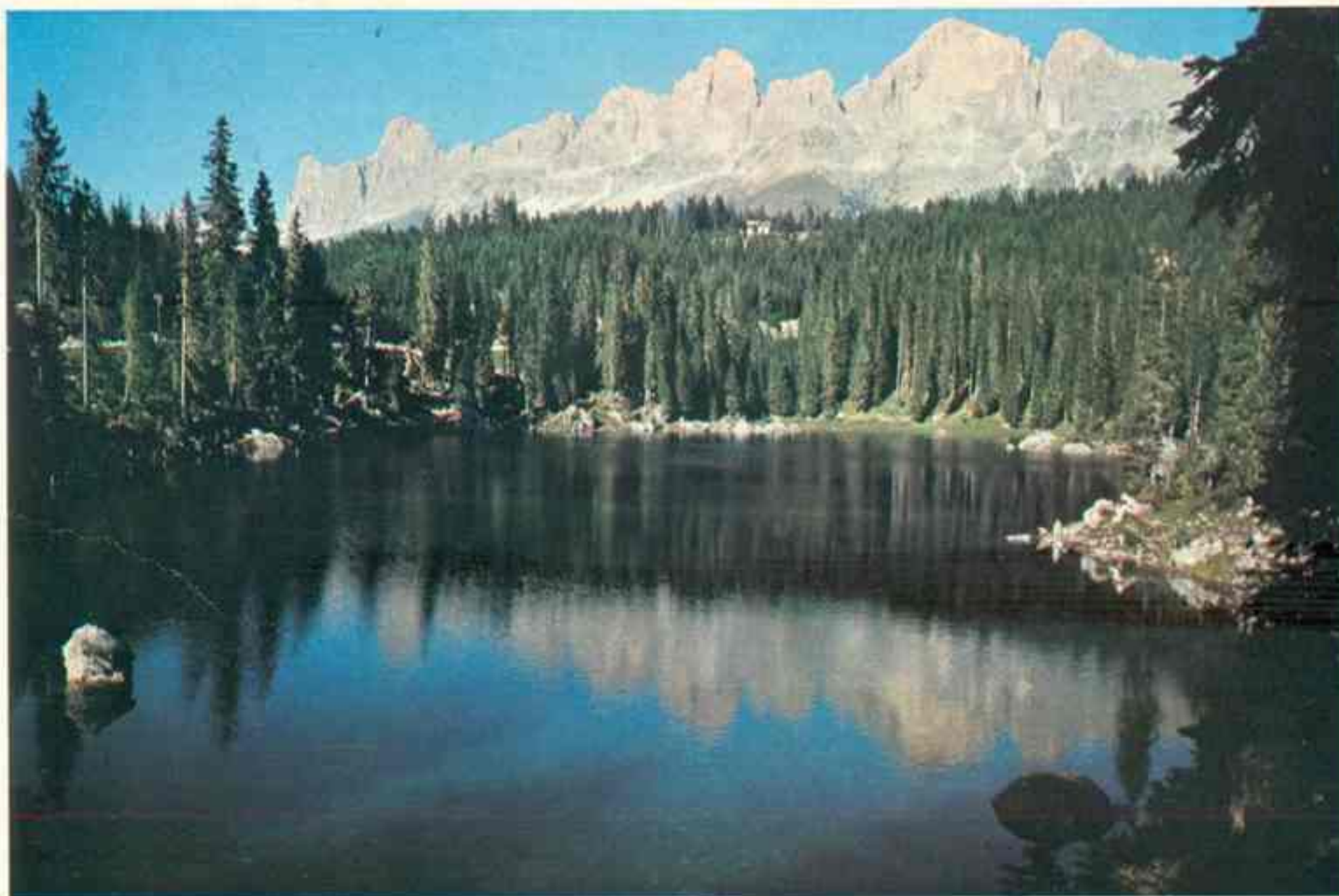
El paso del Brennero (1372 m), al Este, constituye el punto clave del gran eje del Tirol, el paso obligado de los itinerarios que van desde el valle oriental del Po hasta el corazón de las tierras germánicas. Ya en 1867 transitaba por este lugar la línea férrea Bolzano-Innsbruck, y hoy se encuentra en el trayecto de la autopista internacional que une Verona con Munich y, por tanto, se relaciona con todo el sistema de autopistas a uno y otro lado de los Alpes.

La existencia de los puertos alpinos repercute también a gran distancia: ciudades como Turín, Milán, Lyon, Munich y

Basilea ocupan lugares fundamentales en las economías de sus países debido, precisamente, a que como nudos de comunicaciones por carretera y por ferrocarril, y como centros comerciales, obtienen beneficios del tráfico transalpino. En las ciudades cercanas a los Alpes, la industria se encuentra en una posición ventajosa gracias a la proximidad de las fuentes de energía hidroeléctrica.

La economía alpina tradicional

La simple economía de subsistencia, si bien a veces está sometida a cierta incertidumbre, alcanza siempre en los Alpes un nivel satisfactorio, tanto más a medida que se avanza hacia el interior de la cordillera, donde los cultivos están favorecidos por los calores primaverales, por una insolación más generosa y por una abundante irrigación. Campos que se suceden uno tras otro, huertos de regadío situados en conos de deyección, viñedos en posiciones privilegiadas, bosques interrumpidos por praderas de barbecho, extensos pastos de montaña que llegan hasta el límite superior de los bosques: tal es el aspecto que presentan los grandes valles alpinos del interior, modelados en el curso de los siglos por vigorosas comunidades rurales. Una inserción tan profunda de la mano del hombre en la naturaleza alpina es el resultado de un asentamiento sólido y antiguo. La presencia del hombre sigue siendo un elemento fundamental en la vi-



El lago de Carezza, con el grupo del Catinaccio, en el Trentino-Alto Adigio. Las transparentes aguas de este pequeño lago, que lleva el nombre de una hierba de los pantanos, el carrizo ("carice"), llamado "carezza" en la región, reflejan de manera sugestiva las montañas y los oscuros abetales que circundan la superficie. Desde hace algunos años, sin embargo, el Carezza, como casi todos los pequeños lagos alpinos, está en regresión. (N. Cirani)

El aislamiento a que, con frecuencia, han estado sometidos los habitantes de la región alpina ha contribuido a mantener más vivo el apego a las tradiciones y a los fastuosos trajes típicos que, todavía hoy, se lucen en fiestas y celebraciones diversas. Particularmente fantásticos resultan los atavíos y máscaras que los habitantes de Urnäsch, en el cantón de Appenzell, en Suiza, visten en carnaval. (Mara)



da de los Alpes, donde el fenómeno de la despoblación de las zonas montañosas, actualmente irreversible en todas partes, no es aún grave a pesar de que algunas regiones (Alpes meridionales) han sufrido una preocupante hemorragia de población. Una parte de los emigrantes se traslada a gran distancia, acercándose a los centros de la llanura; pero, en general, se asiste a un fenómeno de "deslizamiento" de la población hacia el fondo de los valles, donde la congestión es evidente. La causa principal es la demanda de mano de obra por parte de la industria, que en el llano multiplica sus instalaciones. No obstante, en los Prealpes meridionales el abandono de la tierra no tiene los nefastos resultados que podrían temerse, debido a que la renovación de la agricultura, basada en el uso de máquinas y fertilizantes, facilita la producción especializada en un área reducida y con una limitada utilización de mano de obra.

Las novedades en la economía agrícola han sido diversas. La oveja magra ha sido sustituida por el cordero de engorde o, incluso, por la vaca lechera, cuya cría se ha visto favorecida por la abundancia de prados artificiales. En la alta montaña, gracias al aprovechamiento de los pastos, se ha logrado reunir rebaños de centenares de cabezas, racionalmente seleccionadas, cuya leche sostiene una próspera producción de quesos típicos. Por lo que se refiere a los cultivos, las hierbas aromáticas y los árboles frutales han venido a variar y enriquecer un policultivo en el que, por lo demás, la vid y el trigo continúan manteniendo sus respectivas posiciones. Este proceso de reorganización y racionalización de las producciones agríco-

las permite afirmar que los Alpes ya no corren el riesgo de convertirse, como se temía, en una simple reserva estival de heno. Un sector menor, pero no exento de importancia en la economía alpina tradicional, es el de los recursos minerales. La sal de las rocas triásicas ha ejercido, y ejerce todavía, una función económica no despreciable en varias regiones alpinas. Existen, además, algunos yacimientos de hierro, carbón y lignito, localizados en Saboya, en el valle de Aosta, cerca de Gonzen (Suiza), en Estiria y en Carintia. No obstante, la mayor parte de los centros industriales surgidos junto a esos yacimientos se alimentan en la actualidad desde el exterior, ya que no son suficientes los recursos locales para las exigencias de un moderno complejo productivo.

Otras industrias que se han desarrollado de modo satisfactorio son las extractivas, la de la cal y el cemento, y la elaboración del cobre y de las fibras textiles. Sin embargo, los sectores fundamentales están representados en la actualidad por dos actividades que, en poco tiempo, han recibido un impulso decisivo: la producción de energía eléctrica y el turismo.

Energía eléctrica y turismo

Los Alpes son un inmenso depósito de energía, utilizada tanto localmente, valiéndose de las innumerables centrales construidas al abrigo de las cuencas naturales y artificiales, como a distancia, en todos los lugares adonde llegan las aguas de los ríos que se originan en esos embalses. El país que más depende de la gran cordillera para la obtención de electricidad es, naturalmente, Suiza, a la que los Alpes suministran más de 30.000 millones de

kWh al año, prácticamente la totalidad de la producción del país. En Francia, alrededor del 40 % de los 50.000 millones de kWh de origen hídrico procede de los Alpes, mientras que este porcentaje roza el 80 % en Italia donde, no obstante, aún quedan cuencas sin aprovechar. En Austria, 18.000 millones de kWh son de origen hídrico y proceden de la utilización de las aguas del "depósito" alpino.

La mayor parte de esta energía es transferida, mediante líneas de alto voltaje, a ciudades y centros industriales, a veces muy alejados de los Alpes. A menudo, sin embargo, la energía es utilizada en grandes complejos industriales, sobre todo fábricas electrometalúrgicas situadas en el mismo ámbito alpino.

Un sector en el que, por el contrario, la economía alpina se beneficia de la riqueza de la ciudad es el turismo. Situados en el centro de una zona europea intensamente urbanizada, con sus paisajes, sus pendientes aptas para la práctica del esquí y su aire saludable, los Alpes atraen a gran cantidad de habitantes de la ciudad, que dejan gustosamente cada vez más dinero en las innumerables estaciones residenciales y deportivas.

Muchas de las localidades residenciales alpinas son activas sobre todo en invierno, y la creciente popularidad de los "deportes de nieve" llega a ocasionar graves problemas de aglomeración. Sin embargo, la exigencia de una utilización racional de las instalaciones ha impulsado a un número creciente de localidades turísticas a promover el desarrollo del turismo estival, además del invernial. Las más conocidas estaciones residenciales se han asegurado así una gran afluencia de clientes en todas las épocas del año. Centros como Chamonix y Courchevel en Francia, Saint Moritz en Suiza y Cortina d'Ampezzo en Italia, se han impuesto internacionalmente por su animación, tan intensa en invierno como en verano.

En resumen, los Alpes aparecen dotados de una base económica sólida, ampliamente diversificada, hasta el punto de permitir la próspera existencia de centros urbanos de considerable tamaño, que a su vez dan vida a los Alpes, desempeñando papel de núcleos de comunicación y de comercio. Tal es el caso de Grenoble, a un tiempo ciudad a los pies de los Alpes e interior, con un radio de influencia bastante extenso; y también de Innsbruck, centro regional como Grenoble y nudo ferroviario y de carreteras de importancia internacional. A estas grandes ciudades alpinas se pueden añadir las localidades manufactureras, como las situadas a orillas del Mur y del Mürz, en Estiria, y muchos centros periféricos como Trento, Bolzano y Klagenfurt.

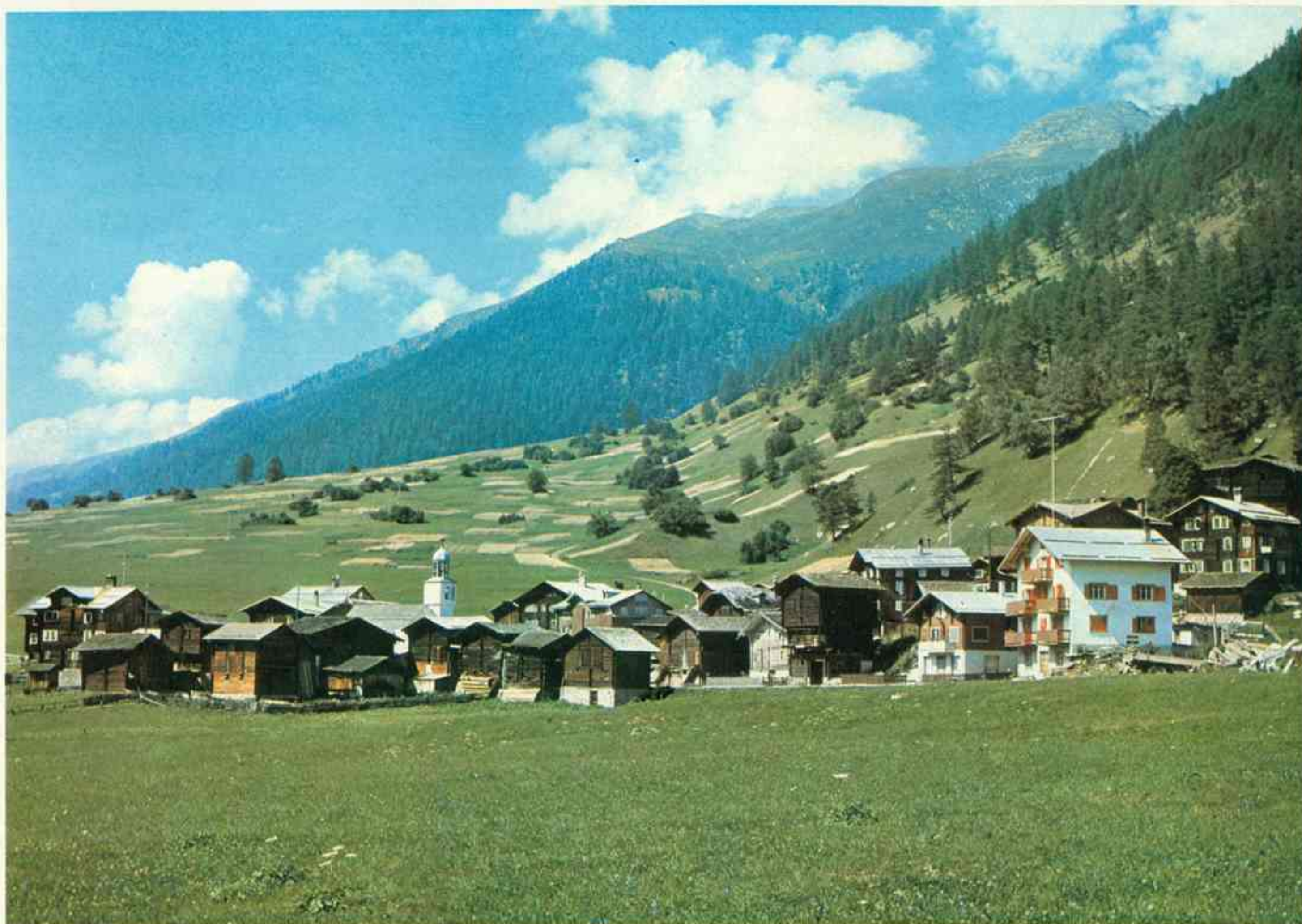
SUIZA

Suiza es uno de los Estados europeos más pequeños y ocupa, por su superficie, el quinto puesto después de Luxemburgo, Albania, Bélgica y los Países Bajos (sin contar, obviamente, los "microestados" como Andorra, San Marino, Mónaco, Liechtenstein o Malta). Tiene unos recursos naturales escasos, ya que menos del 10 % de sus 41.288 km² está constituido por terrenos labrantíos, y sus reservas minerales son, con la excepción de la sal

gema, prácticamente insignificantes. El país carece de una salida al mar, y gran parte de su superficie está ocupada por montañas inaccesibles. Pese a estas adversas circunstancias, Suiza es una nación de gran prosperidad, y desempeña en el campo internacional un papel cuya importancia excede inmensamente a lo que sus dimensiones geográficas permitirían suponer.

Es también un país de características

bien definidas, tanto geográfica como socioeconómicamente, hasta el punto de que la comparación con Suiza se ha convertido en una especie de lugar común: así, un paisaje rico en montes, ríos y lagos será denominado "suizo" (por ejemplo, en América Central, El Salvador es definido por sus propios habitantes como la "Suiza de Centroamérica"); y lo mismo sucederá con una nación que económicamente desarrolle, en su sector, una función poli-



Un paisaje típico suizo del valle del Ródano. Los pueblos de la región alpina se caracterizan por la amplia utilización de la madera en las construcciones. A menudo el zócalo de las casas es de albañilería. Los tejados, generalmente, tienen muy pronunciada la pendiente de sus aguas, y aparecen cubiertos de placas de pizarra y de madera. Casi la mitad de la población suiza vive en pequeños núcleos rurales, en aldeas o en casas aisladas. (E. Dulevant)

Bellinzona, capital del cantón de Ticino, está dominada por tres castillos: el Grande o de Uri (siglos XIII-XIV); el de Montebello o de Schwyz (siglo XV), que se ve en parte en la fotografía, y el castillo de Sasso Corbaro o de Unterwald (fines del siglo XV). Por su posición, la pequeña ciudad tuvo siempre gran importancia estratégica, sobre todo a raíz de la apertura del paso alpino del San Gotardo. (Titus)



ticoeconómica especial (como el Líbano, la "Suiza del Oriente Medio").

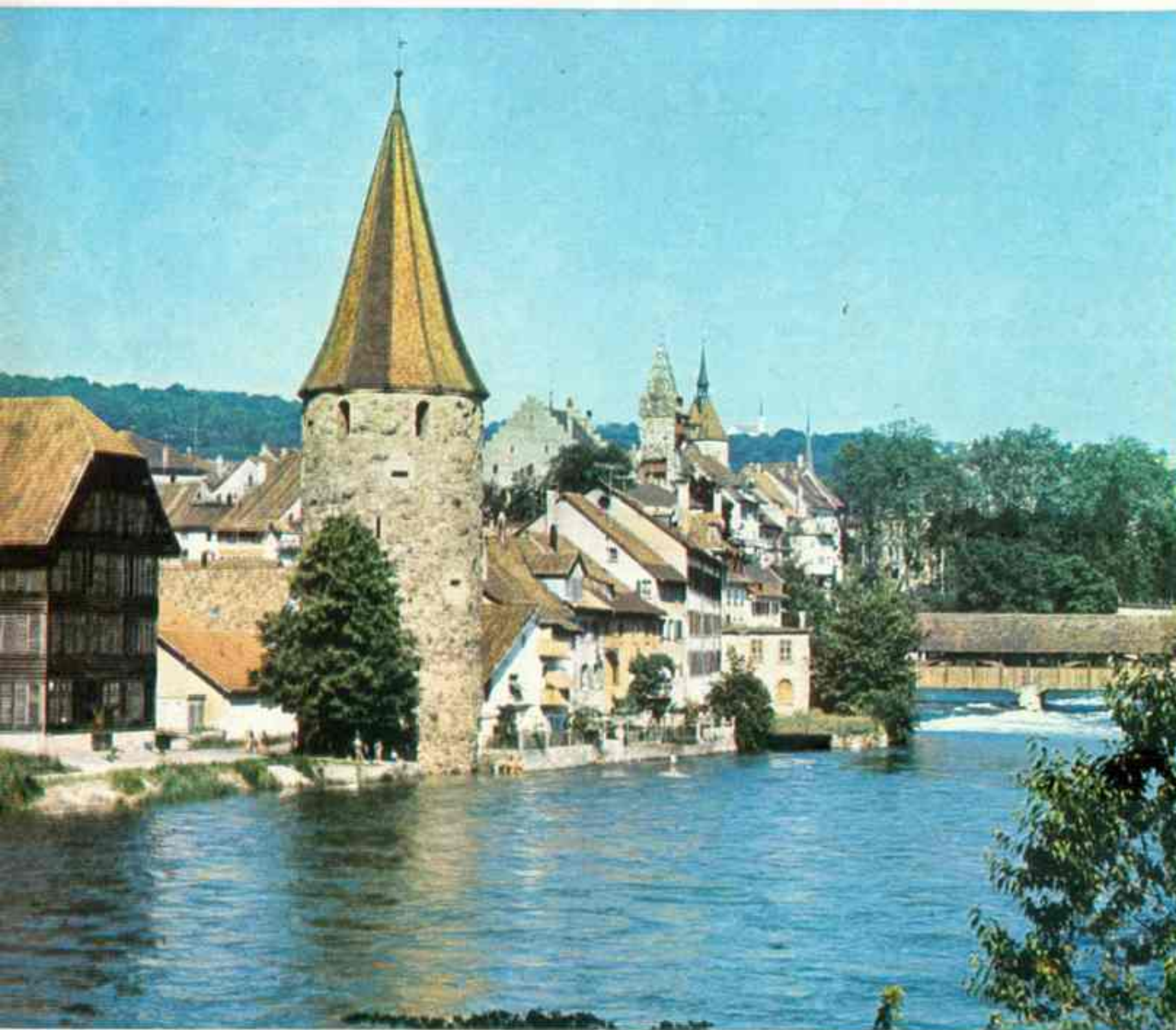
Antigua tradición de libertad

Si es verdad que para comprender el carácter de cualquier país es necesario conocer a fondo su historia, es aún más cierto en el caso de Suiza, nación formada tras una serie de circunstancias especiales, a su vez íntimamente ligadas a los acontecimientos de otros países. La particular vocación histórica de Suiza, vocación europea por excelencia, nace precisamente del hecho de haber sido, en otro tiempo, vía de tránsito y lugar de encuentro de gentes muy distintas en lo que se refiere a sus orígenes, su lengua, sus costumbres y su religión, pero que, al propio tiempo, eran celosos guardianes de sus prerrogativas y de su independencia.

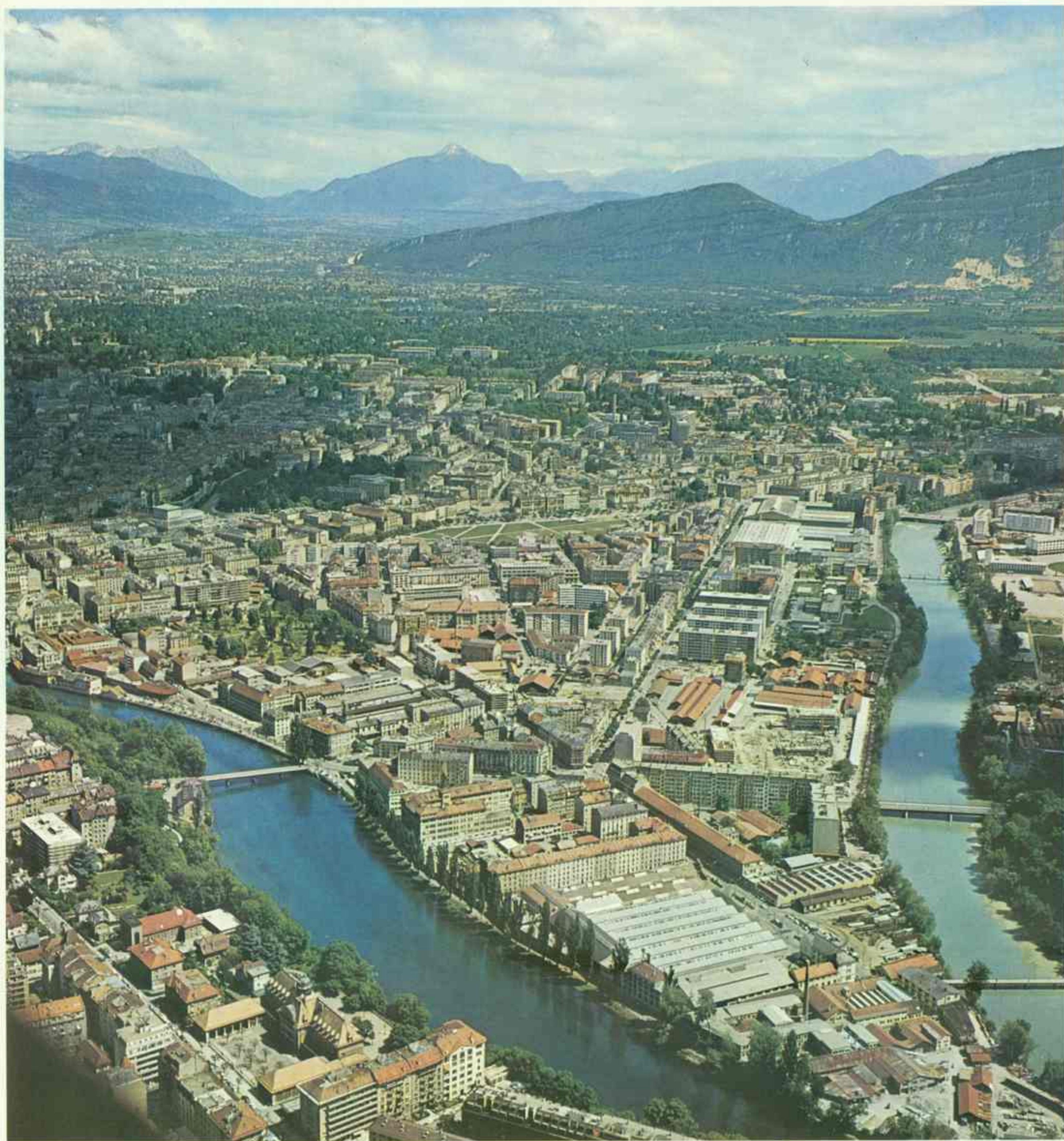
No se tienen noticias precisas de los primeros habitantes de Suiza, hombres del período paleolítico; no obstante, se sabe con seguridad que en aquella época, por las laderas de los Alpes suizos erraba un pueblo de cazadores nómadas, cuyos restos se han encontrado en cavernas excavadas en la roca en alturas de hasta 1500-2000 m. En un período posterior, hace unos 5000 años, otros hombres — dedicados a actividades sedentarias, como la agricultura y la pesca lacustre — se establecieron en las tierras del Mittelland o Altiplanicie, amplia zona llana comprendida entre el Jura, la vertiente septentrional de los Alpes y el Rin, a los lados de la cual se abrían los grandes espejos de agua de los mayores lagos suizos. Una de las aglomeraciones humanas más importantes se formó en el extremo occidental del país, en el lugar donde se encuentra Ginebra, que puede considerarse por ello como una de las ciudades europeas más antiguas.

Estos pueblos fueron sustituidos, hacia el siglo III a. de J.C., por la tribu céltica de los helvecios, que se estableció en un territorio correspondiente a gran parte del país actual. En el año 58 a. de J.C. intentaron, incluso, extenderse en dirección a la Galia, pero fueron detenidos por César, que además de rechazarlos más allá de los Alpes invadió Helvecia, dando inicio al proceso de romanización, que duró hasta que, al declinar el poderío del Imperio, comenzaron a delimitarse las fronteras de lengua, usos y tradiciones que, prácticamente, han persistido hasta hoy.

En los siglos IV y V la tribu germánica de los alamanos invadió las tierras del Mittelland, a partir de las cuales se difundieron por todo el Nordeste. Casi al mismo tiempo, llegaron desde el Oeste los burgundios, una tribu gala parcialmente romanizada y cristiana, y se detuvieron en la zona occidental delimitada por el curso



Bremgarten, en una curva del río Reuss, en Argovia, constituye un ejemplo de pequeña ciudad fortificada medieval. Conserva numerosas casas antiguas, una iglesia del siglo XIV, un convento de capuchinos, un puente cubierto de madera (a la derecha) y diversas ruinas de fortificaciones, entre ellas la llamada "Torre de las Brujas". (N. Cirani)

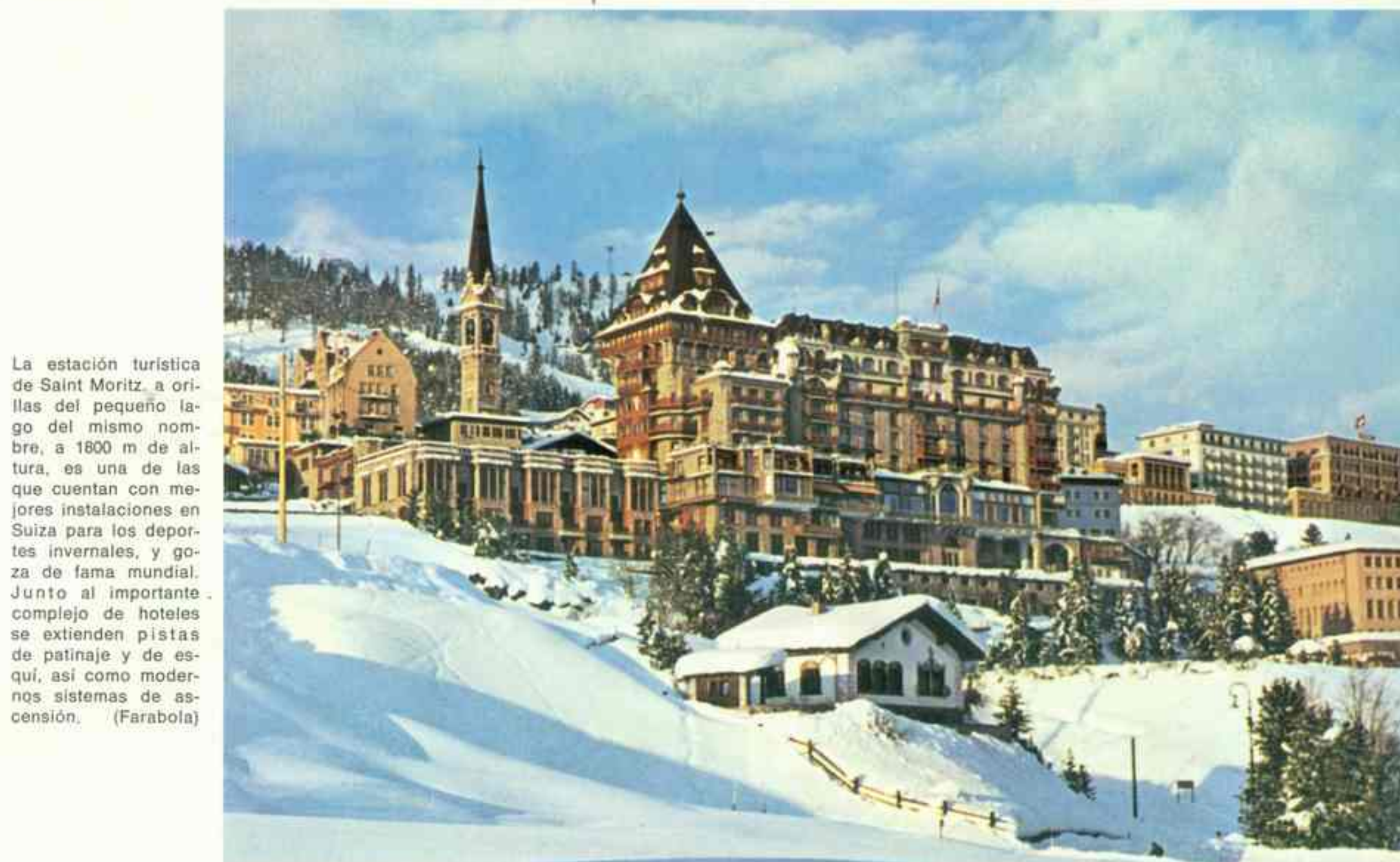


Vista aérea de Ginebra. Capital del cantón homónimo, la ciudad surgió en el espolón aluvial formado en la confluencia de los ríos Arve y Ródano, y a continuación se desarrolló en la orilla occidental del lago Léman. Sus aspectos son muy variados: la ciudad nueva presenta grandes avenidas y amplias calles flanqueadas de edificios en gran parte modernos, y en la parte antigua predominan las casas altas y las calles estrechas. Importante centro cultural, comercial, industrial y financiero, Ginebra es la ciudad más cosmopolita de toda Suiza, por albergar diversas instituciones supranacionales: la Organización Internacional del Trabajo, la sección europea de las Naciones Unidas, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Cruz Roja, y otras más. (Publifoto)

El paseo que bordea el lago de Zurich, con los distintos puentes sobre el río Limmat. En el extremo de la derecha se halla la catedral románica de dos torres coronadas por cúpulas del siglo XVIII. Enfrente, en la otra orilla del Limmat, se alzan por encima de las casas los campanarios de las iglesias de Fraumünster, gótica, y de Sankt Peter. Sobre el río se halla el antiguo bastión pentagonal de Bauschänzli, cubierto de árboles. La más importante y populosa de las ciudades suizas, además de ser centro comercial y económico de la Confederación Helvética, es también rica en tradiciones artísticas. (Archivo Rizzoli)







La estación turística de Saint Moritz a orillas del pequeño lago del mismo nombre, a 1800 m de altura, es una de las que cuentan con mejores instalaciones en Suiza para los deportes invernales, y goza de fama mundial. Junto al importante complejo de hoteles se extienden pistas de patinaje y de esquí, así como modernos sistemas de ascensión. (Farabola)

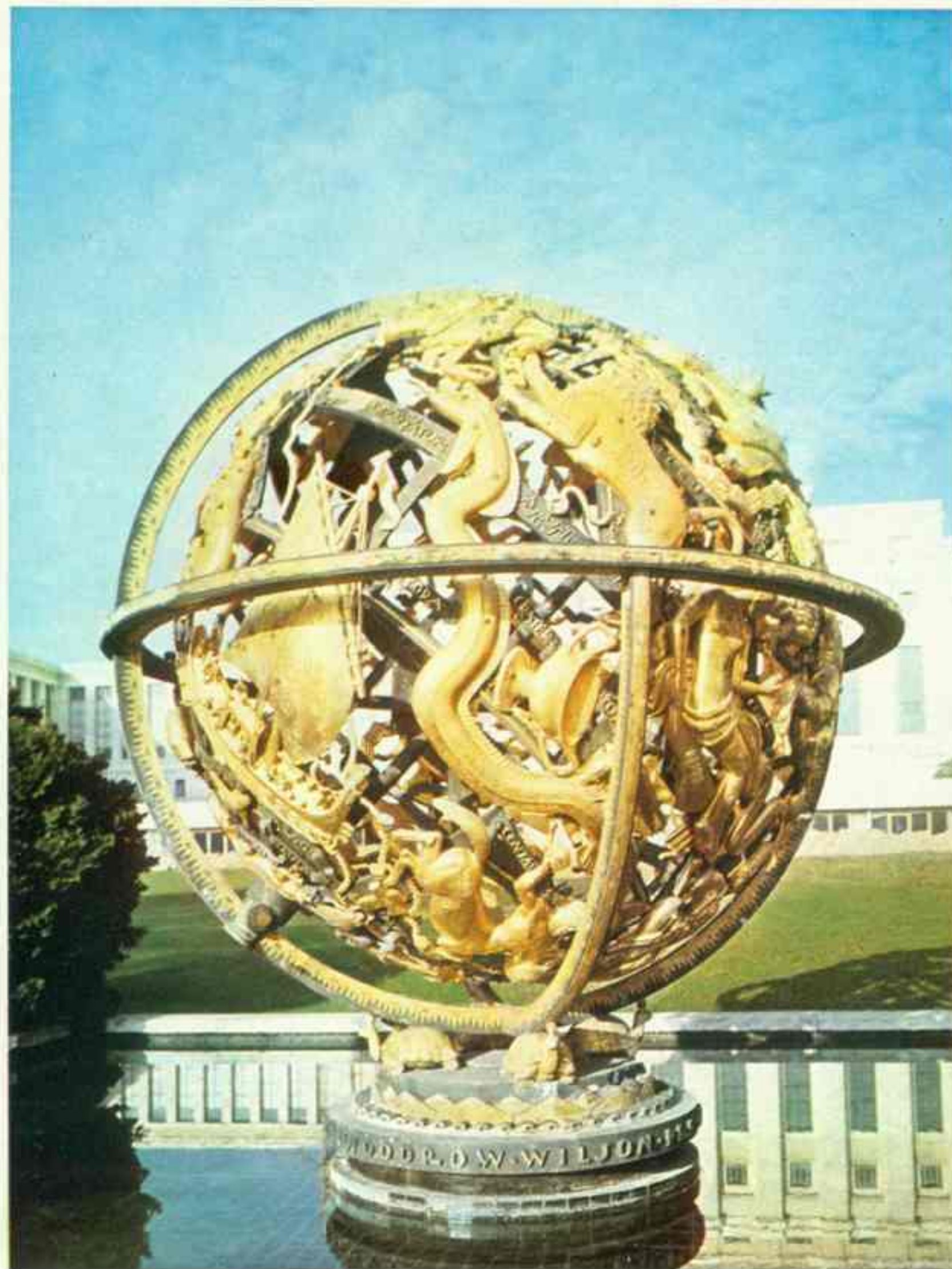
del río Saane. En este lugar, a partir de la Edad Media, se hablaron dialectos francoprovenzales que, después, se transformarían en el francés actual. El latín, en su derivación itálica, resistió en el cantón del Ticino y en los valles meridionales de los Grisones, la antigua Retia. En la mayor parte de esta última se transformó, no obstante, en el ladino, hablado aún por unos 5000 suizos.

El histórico pacto de 1291

Conquistada por los francos en el siglo VI, Suiza permaneció unida hasta la muerte de Carlomagno, en que la parte occidental fue englobada en el reino de Borgoña, mientras que la centroseptentrional, conforme a su carácter germánico, fue unida a Suabia y, por tanto, al Imperio Alemán. Unos dos siglos más tarde, en el año 1032, a la muerte del último rey de Borgoña, Rodolfo III, los territorios borgoñones, es decir la Suiza "francesa", fueron incorporados al Imperio, de modo que se volvió a una sustancial unidad de la mayor parte del país, al menos desde un punto de vista formal, ya que, en realidad, la autoridad imperial iba haciéndose cada vez más débil y el territorio era sometido al dominio, a menudo opresivo, de varios duques. La casa de Saboya también tenía pretensiones sobre parte del territorio. Pero la dinastía más poderosa era la de los duques de Zähringen, que antes de su extinción (1218) llegó a dominar toda la zona desde el lago de Ginebra al de Constanza, y fundó las ciudades de Zurich y Berna. Mientras tanto, crecía la importancia de la casa de los Habsburgo, originaria del cantón de Argovia: en 1273, uno de los vástagos más representativos de la familia, Rodolfo, subió al trono imperial y emprendió de nuevo la tarea de unificar el país.

Este proyecto chocaba, sin embargo, con los intereses de los habitantes de varias zonas, principalmente las cercanas al Gotardo, que habían recibido varios privilegios durante el dominio de los suabos, y disfrutaban de una favorable posición geográfica para insertarse en las corrientes comerciales que unían Italia y el Imperio. Así, los clanes de Uri, Schwyz y Unterwalden decidieron mantener e incluso extender su independencia, y el 1º de agosto de 1291 firmaron un documento que tradicionalmente se considera el punto de partida de la nación suiza (el 1º de agosto se celebra la fiesta nacional).

Desde el pacto de 1291 al segundo decenio del siglo XVI, la historia de la Confederación, a la que se fueron adhiriendo nuevos territorios (cantones), fue la de un país empeñado a toda costa en defender su independencia, y es precisamente en este período cuando los suizos conquista-



La esfera armilar de bronce, situada en un podio en el patio de honor del palacio de las Naciones Unidas de Ginebra, pretende ser el símbolo de la concordia entre los pueblos. Obra del escultor americano Paul Manship, representa las constelaciones del Zodíaco. (C.D.M.O.)

ron su fama de excelentes soldados, hasta el punto de que sus mercenarios fueron solicitados por todas las naciones europeas, incluido el Vaticano. Además de defender su independencia, los confederados intentaron en varias ocasiones, y con éxito, una política expansionista, llegando, por ejemplo, a arrebatar a Milán el feudo de Bellinzona. Sin embargo, en 1515 fueron duramente derrotados en Marignano (Melegnano) por los franceses, y a partir de entonces la Confederación — a la que se habían adherido ya trece cantones — cambió radicalmente su política y renunció a todo proyecto expansionista.

No obstante, la relativa tranquilidad conseguida por los cantones confederados fue turbada a partir de 1523 por un grave conflicto interno: la Reforma, predicada por el pastor Zuinglio, de Zurich, que se proponía extenderla a todo el país. A Zuinglio se opusieron los cantones que habían permanecido católicos, y se llegó pronto a la guerra civil: en la batalla de

Kappel (1531), los protestantes fueron batidos, y el propio Zuinglio cayó. Pero el empuje de la Reforma volvió a cobrar vigor por obra de Calvino, que hizo de la ciudad de Ginebra un centro de difusión, incluso al exterior, de la nueva confesión religiosa. La lucha, a la que, naturalmente, no fueron extraños los motivos políticos y económicos, así como los intereses de las potencias vecinas, volvió a estallar con violencia. Sin embargo, la ya honda tradición de unidad triunfó, y la Confederación, a pesar de las gravísimas crisis que tuvo que soportar, supo mantenerse unida. Después de nuevas tentativas de las potencias vecinas por apoderarse de parte del territorio, el país obtuvo, finalmente, el reconocimiento de su soberanía en 1648 por el tratado de Westfalia, que puso fin a la guerra de los Treinta Años.

El siglo XVIII conoció una gran efervescencia de nuevas ideas, y desde la vecina Francia el espíritu de la Revolución penetró también en Suiza, alimentando

las aspiraciones de libertad de las comunidades vasallas sometidas a los cantones más ricos y poderosos. En 1798, la Francia jacobina se alineó junto a las poblaciones insurrectas y conquistó toda Suiza, que de confederación pasó a república, posteriormente anexionada a Francia. Pero los suizos se rebelaron pronto contra los "libertadores", hasta el punto de que, en 1803, Napoleón se vio obligado a dar nuevamente vida a la Confederación, a la que se agregaron nuevos cantones: San Gall, los Grisones, Argovia, Turgovia, Ticino y Vaud. A ellos se añadieron, a raíz del Congreso de Viena (1815), otros tres: Valais, Ginebra y Neuchâtel. Se llegó así a los 22 cantones que integran actualmente la Confederación Helvética. En 1848 se proclamó una constitución que, en 1874, fue sometida a revisión y todavía regula la vida del Estado suizo. Con este acto, la Confederación se estabilizó definitivamente y se inició un largo período de paz interna y externa que todavía dura y que ha asegurado al país una envidiable prosperidad económica.

Un país de montañas

Todo cuanto se ha mencionado brevemente sobre los principales acontecimientos de la historia suiza bastará para hacer comprender que este especialísimo país, aun en su unidad nacional tan claramente definida, está dividido en varias partes por una serie de fronteras étnicas, lingüísticas y religiosas (que a menudo se suman y entrecruzan), además de las puramente geográficas; por este motivo, no se puede intentar una división descriptiva de Suiza que tenga en cuenta, al mismo tiempo, cada una de sus características bajo sus distintos aspectos.

No obstante, desde un punto de vista puramente geográfico, Suiza está dividida bastante netamente en tres regiones: la de los Alpes, la del Mittelland o Altiplano y la del Jura.

La región alpina

La región alpina, la más vasta, ya que ocupa el 61 % del país, comprende prácticamente todo el arco alpino centroocci-

dental. Su núcleo es el macizo del San Gotardo, a partir del cual surgen en direcciones radiales los valles de los principales ríos helvéticos, valles que separan netamente los diversos grupos montañosos en que se suelen dividir los Alpes suizos. Al Sudoeste, entre el curso del Ródano y los Alpes Peninos italianos, se eleva el grupo del Valais, del que forman parte el macizo del monte Rosa, con la más alta cima suiza (Dufour, 4633 m), y el Matterhorn (nombre alemán del Cervino), de 4478 m de altitud. También al Sur, en posición central, se encuentran los Alpes del Ticino, con cimas menos elevadas (Campo Tencia, 3071 m; Cristallina, 2915 m); el grupo está delimitado al Este y al Norte por el curso arqueado del Tesino, y al Oeste por los valles italianos de Formazza y Antigorio, por donde discurre el Toce, y que también se adentran en territorio suizo.

El curso del Tesino delimita un tercer fragmento de territorio, ocupado por los Alpes Réticos, que culminan en el macizo de Bernina. El pico homónimo (4052 m) es la cima más alta de este grupo sudoriental, a cuyos pies se abre uno de los más bellos y acogedores valles suizos, el Engadina o valle del Inn. A menor altura se sitúan otras diversas cimas situadas en esta zona (como, por ejemplo, Pico Kesch, 3422 m; Pico d'Err, 3382 m).

El cuarto sector montañoso, situado al Nordeste, es el de los Alpes de Glarona (Glarner Alpen), comprendido entre el curso del Rin — exactamente del Rin anterior o Vorderrhein — y el del Reuss, el río que alimenta el lago de los Cuatro Cantones y atraviesa después el Mittelland en dirección Norte. La cima más alta es el monte Tödi (3620 m). A una altura similar se sitúa el Dammastock (3633 m), el monte más elevado del quinto sector, que es el de los Alpes de Uri, el cual está delimitado por el curso del Reuss al Este y por el del Aar al Oeste, ocupando así una posición central en el conjunto de los Alpes suizos.

El sexto y último grupo montañoso, en el que figuran cimas y macizos de nombres famosos, es el de los Alpes Berneses. Muchas de sus cimas superan el límite de los 4000 m, como en el caso del Finsteraarhorn (4275 m), de la Jungfrau (4158) y del Aletschhorn (4195), o se acercan a él, como el Eiger (3974), cuya pared Norte ha representado siempre una de las más duras y arriesgadas conquistas para los escaladores alpinos.

La cordillera del Jura

Casi paralelamente al gran arco de los Alpes se eleva, a lo largo de la frontera septentrional del territorio suizo, otra cadena de montañas: el Jura, que va desde



Lucerna: los barrios de la ciudad atravesados por el río Reuss, tributario del lago de los Cuatro Cantones. Lucerna toma su nombre de la torre (Wasserturm) que surge casi en la mitad del puente cubierto (arriba, a la derecha) y que, en otro tiempo, servía de faro ("lucerna") para las barcas. El puente (Kapellbrücke) se remonta al siglo XIV. Está construido de madera y tiene 200 m de longitud. En el interior conserva más de cien paneles que ilustran la historia de la ciudad. A la derecha, en la fotografía, la iglesia de los jesuitas, y junto a ella el palacio Riter, sede del Gobierno cantonal. (Archivo Rizzoli)



el lago de Ginebra hasta el Rin, en la región de Schaffhausen. Las características de esta cordillera la distinguen esencialmente de los Alpes. Ante todo, es de formación mucho más reciente, y sus montes presentan alturas modestas (la cima más alta, el Mont-Tendre, cerca del lago de Ginebra, sólo llega a los 1679 m) y una orientación característica, ya que los valles están dispuestos en sentido longitudinal, de Sudoeste a Nordeste. No existen, como sucede con frecuencia en los Alpes, valles transversales, sino únicamente profundas gargantas (las *chluses*) excavadas en la roca calcárea por pequeños y rápidos cursos de agua, que confieren al paisaje un aspecto característico. Otra particularidad viene dada por el hecho de que el plegamiento sólo es acentuado en la parte Oeste — en la que no se encuentran precisamente las mayores cimas —, mientras que el resto de la cordillera, desde la orilla Norte del lago Neuchâtel hasta el Rin, está constituido en gran parte por altas plataformas onduladas (el llamado "Jura tabular").

El Mittelland, tierra de en medio

Entre las dos cordilleras de Suiza se extiende un amplio territorio llamado, con muy poca propiedad, Altiplano. Más exacta es la denominación de Mittelland, que en alemán significa tierra de en medio. Cortado en su mitad por el Aar, que después tuerce a la derecha hacia el Nordeste y lo bordea con su curso sinuoso, el Mittelland está surcado asimismo por muchos ríos menores que, por entre la serie de colinas y pequeñas llanuras, han excavado diversos valles bastante profundos. Muchos de ellos, cerrados por los depósitos aluviales, han dado origen a numerosos lagos menores, como los de Gruyère, Wohlen, Hallwil, etc. El Mittelland, que cubre algo más de la cuarta parte de la superficie del país, es la región que por su clima, por la facilidad de las comunicaciones y por los recursos naturales, presenta mejores condiciones para el asentamiento humano. Aquí vive, en efecto, la mayor parte de la población, cuya densidad supera a menudo los 200 hab.

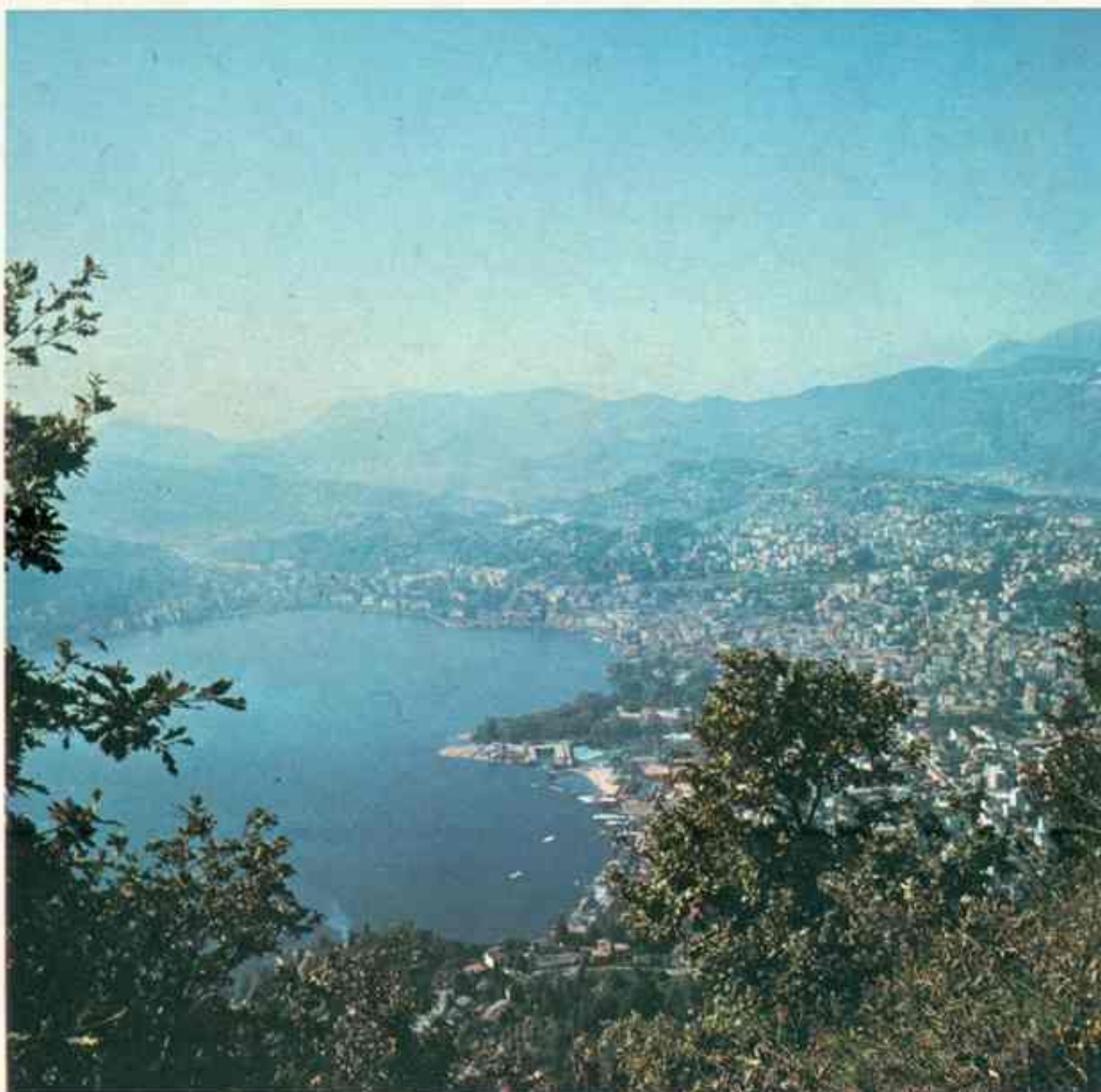
por km², y se localizan los principales centros de producción de la próspera economía suiza.

Una inagotable reserva de agua

Con sus impresionantes glaciares y sus nieves eternas, la cadena alpina constituye un inagotable depósito de agua, y por ello Suiza, situada en el corazón de los Alpes, posee las fuentes de algunos de los mayores ríos europeos. Los más importantes nacen del macizo central del San Gotardo, del que parten radialmente en todas direcciones; son el Rin, el Tesino, el Ródano, el Aar y el Reuss. El primero, que tras 1300 km de recorrido a través de las llanuras de la Europa central va a desembocar en el mar del Norte, además de ser el más largo de los ríos suizos (375 km) es el que cubre con su cuenca la máxima extensión de territorio, unos 36.500 km²; casi el 70 % de toda Suiza lo surca el gran río o sus afluentes. El Rin está formado por la confluencia de dos ríos, el Vorderrhein o Rin anterior, que

Stein am Rhein, en la orilla derecha del Rin, en el cantón de Schaffhausen, es famoso por su casco antiguo, con hermosas fuentes y casas ricamente decoradas con frescos en las fachadas. En la fotografía se ve la plaza principal, con el ayuntamiento (siglos XVI al XVIII). (N. Girani)

Lugano se asoma al lago del mismo nombre desde una privilegiada posición, a orillas de un golfo formado en la margen occidental, entre los montes San Salvatore y Brè. Resguardada de los fríos vientos del Norte gracias a los montes circundantes, Lugano goza de un clima suave y es una estación de vacaciones frecuentada durante todo el año. Es también la ciudad más importante y poblada de la Suiza italiana. (C.E.I.)



nace del lago Toma en el San Gotardo, y el Hinterrhein o Rin posterior, que nace del grupo del Adula en los Alpes Lepontinos. Después de Reichenau, donde se unen las dos ramas, se dirige hacia el Norte, delimitando la frontera con Liechtenstein y Austria, y forma el lago de Constanza, sito en la frontera con Alemania. Al salir del lago de Constanza se dirige al Oeste y entra, durante un corto trayecto, en el enclave de territorio suizo en que se encuentra Schaffhausen; en este lugar, sus aguas forman un salto de 20 m de altura (Rheinfall o cascadas de Schaffhausen). Después de delimitar aún durante un largo recorrido la frontera entre Suiza y Alemania, vuelve a penetrar durante pocos kilómetros en territorio helvé-

tico, atravesando Basilea, y después, ya navegable, se dirige hacia el Norte por territorio alemán.

Cerca de Waldshut, entre Schaffhausen y Basilea, el Rin recibe las aguas de su principal afluente, el Aar, que en su largo y tortuoso recorrido es alimentado por innumerables cursos de agua procedentes de Suiza central y occidental, y después se vierten en él los ríos Reuss y Limmat. Este último, emisario del lago homónimo, recoge a su vez las aguas procedentes de los Alpes de Glarona y pasa por Zurich. En cuanto al Reuss, constituye el principal emisario del lago de los Cuatro Cantones, en el que desemboca una densa red de cursos de agua procedentes de varias direcciones.

En la práctica, por consiguiente, los únicos ríos nacidos del San Gotardo y no tributarios del Rin son el Ródano y el Tesino. El primero, que se origina cerca del paso de Furka, desciende durante un largo trayecto hacia el Sudeste, y después, cerca de Martigny, se dirige hacia el Norte tras describir una pronunciada curva, atravesando el lago, la ciudad y la región de Ginebra hasta penetrar en territorio francés. No posee afluentes importantes; los más largos son los de la margen izquierda, que proceden de los Alpes del Valais. El Tesino, que nace a muy poca distancia del Ródano, también recibe por la izquierda los afluentes más importantes y su curso, de carácter torrencial, discurre por el cantón de su mismo nombre.

El único río importante que no nace del Gotardo es el Inn, cuya cuenca ocupa prácticamente todo el extremo oriental del territorio suizo. Tras recorrer en toda su longitud la pintoresca Engadina, después de algo más de 100 km de curso, penetra en territorio austriaco, donde desemboca en el Danubio. A través de este río, por tanto, las aguas de los glaciares suizos van a alimentar la enorme cuenca oriental europea que desemboca en las aguas del mar Negro.

La hidrografía suiza está constituida asimismo, como es sabido, por más de 200 lagos que ocupan una superficie total equivalente al 5 % del país. Al igual que los ríos, la mayoría de los lagos acoge aguas que proceden del gran depósito central del San Gotardo. Los cursos fluviales del Jura alimentan, por su parte, el lago Neuchâtel, tercero de Suiza por su superficie (215,8 km²), aventajado sólo por el de Ginebra o Lemán (582 km², aunque de ellos sólo 370 pertenecen a Suiza), y por el de Constanza o Bodensee (que también es suizo sólo en parte: 200 km² sobre 539). Otras superficies de agua totalmente incluidas en territorio suizo, además del lago Neuchâtel, son los lagos de los Cuatro Cantones (114 km²) y de Zurich (88 km²). Casi todo el lago de Lugano (50 km²) es suizo, mientras que sólo una pequeña parte del lago Mayor está comprendida dentro de las fronteras helvéticas. Otros lagos de cierta extensión son los de Thun, Biel, Zug y Brienz; no obstante, casi la mitad de la superficie lacustre suiza está constituida por lagos de pequeñas o minúsculas dimensiones, que confieren al paisaje un aspecto típico y representan uno de los mayores atractivos para el turismo.

El paisaje humano

Por el hecho de estar situada en el centro de un "nudo" en el que han confluido gentes diversas, protegida por sus montañas, pero comunicada con el mundo por los pasos conocidos desde hace milenios, unida por la historia, pero fraccionada por la naturaleza, Suiza presenta un paisaje humano difícil de describir. Una división por grandes regiones, como se ha intentado a menudo (Suiza occidental, central y oriental, o bien Suiza meridional o alpina, central o del Mittelland, y septentrional o del Jura), no tendría gran sentido ya que, cualquiera que fuese el modo de proceder, se acabaría por suscitar una serie de excepciones casi más numerosas que la norma. Excluyendo también la división en cantones, demasiado analítica para entrar en los límites de esta descripción, sólo queda seguir el criterio etnolingüístico, que permite distinguir



DIVISIÓN ETNICOLINGÜÍSTICA DE SUIZA. En el país se hablan cuatro lenguas: el alemán, por casi el 70 % de la población; el francés, por casi el 19 %; el italiano, por el 10 %, (cantón del Tícin y algunos valles de los Grisones), y el ladino, por menos del 1 % de los habitantes.

con la suficiente exactitud las características de las distintas poblaciones y de los diversos territorios que, unidos, forman Suiza. Aunque existen rasgos comunes en el paisaje, en las costumbres y en el comportamiento, y aunque los suizos han asimilado profundamente el sentido de su unidad nacional, subsisten todavía importantes diferencias, y las fronteras siguen con bastante exactitud los límites a cuyos lados se advierten diversos matices en lo que se refiere a las costumbres, los modos de vida, las actividades o los asentamientos. En el interior de la nación suiza florecen, pues, diversas culturas que coexisten y se influyen recíprocamente, pero conservándose al mismo tiempo bien distintas.

Cuatro zonas lingüísticas

La mayor parte de la población es de lengua alemana: aproximadamente más de 3 millones y medio de habitantes, sobre un total de unos 6.224.000, esparcidos en un territorio que, en líneas generales, cubre todo el Norte, el Nordeste, el Centro y penetra hacia el Sur hasta

el Rosa y el Cervino. Se habla una forma especial de alemán que se llama *schwyzertutsch*. Pero no es sólo la lengua lo que caracteriza esta parte de Suiza: desde la arquitectura de las ciudades a la gastronomía, y desde los hábitos cotidianos al modo de entender y realizar las diversas actividades económicas, hay todo un conjunto de factores culturales que dan a la Suiza alemana una atmósfera particular. La parte septentrional del país es la más poblada, y en ella se encuentra la mayoría de las industrias. Precisamente los habitantes de esta zona son quizá los que han contribuido en mayor medida a crear la imagen tradicional del suizo, exacto hasta lo increíble, trabajador infatigable, de carácter cerrado, con escasa propensión al humorismo. Se trata, como sucede siempre, de una imagen que no sería justo considerar totalmente fiel a la realidad, como tampoco lo sería afirmar que todos los suizos son patrioterros, pese a que, por desgracia, un sector no precisamente minoritario del país ha demostrado merecer la acusación de *chauvinista*.

Muy distinta es la atmósfera que se ad-

vierte en la Suiza francesa, la parte del país situada a Occidente de una línea imaginaria que uniese Biel, Neuchâtel, Friburgo, Montreux y Sion. En ella vive aproximadamente el 19 % de la población (1.025.000 personas), que, respecto a sus compatriotas de lengua alemana, presenta una serie de características más "mediterráneas" a causa de las marcadas influencias de la cultura provenzal y, posteriormente, francesa, afirmadas con la lengua. Si toda Suiza es país "de paso" y, por tanto, de comercio y de turismo, aquí más que en ningún otro lugar una serie de factores históricos ha favorecido el contacto de la población con gentes y culturas distintas. La tradición cultural y el hecho de ser la sede de varios organismos internacionales — que han convertido a Ginebra en una especie de "puerto franco" de las ideas y de los intereses más diversos — han favorecido la existencia de un clima humano más abierto y tolerante.

Francamente subalpino — lombardo — es, por el contrario, el ambiente del cantón del Ticino, donde se habla — a un nivel medio de cultura — un italiano sus-

El barrio residencial de Ouchy, en Lausana. A la izquierda se levanta el gran hotel Château d'Ouchy, edificado sobre los cimientos del antiguo castillo del que sólo queda el torreón cuadrado. Lausana se fundó sobre tres colinas dominadas por la iglesia de Saint-François, la de Saint-Laurent y la catedral, esta última uno de los más insignes monumentos góticos suizos. Capital del cantón de Vaud, disputó con Ginebra la primacía de las ciudades de la Suiza francesa. (Archivo Rizzoli)



Berna: vista de la capital, con la catedral y su elevada aguja, obra maestra del gótico tardío, y el río Aar. Berna es distinta de las demás grandes ciudades helvéticas; efectivamente, es de aspecto sobrio y severo, rica en rincones de sugestiva belleza con edificios monumentales que le confieren el aspecto propio de su cometido de capital de la Confederación. Sede del Gobierno federal desde el año 1848, es también la cuarta ciudad del Estado por el número de habitantes. Es asimismo un notable centro de florecientes comercios y de actividades bancarias y administrativas muy importantes. (Titus)



PLANO DE BERNA. La capital de la Confederación Helvética surgió en el siglo XII en una península delimitada por un meandro del río Aar, que en este tramo discurre muy encajado en la altiplanicie. En la pequeña península se halla la parte más antigua de la ciudad, que luego, en el transcurso de los siglos, se expansionó ampliamente en todas direcciones. Ocho puentes cruzan el Aar dentro del casco de la ciudad.



tancialmente correcto. La misma lengua se emplea también en algunos valles meridionales del cantón de los Grisones: el que limita geográficamente con el mismo cantón del Ticino (San Bernardino, Rovedo) y los que se adentran en territorio italiano al Este de los valles de San Giacomo y de Malenco; en total, el 10 % de la población. Situado al Sur de la gran vertiente del Gotardo, el cantón del Ticino ha permanecido ligado a Italia durante siglos por estrechos vínculos culturales y económicos, y el turista italiano que lo atraviesa procedente de los cantones de lengua alemana, puede tener la impresión de haber cruzado ya la frontera. La arquitectura, el vestido y la forma de comportamiento, marcada por una cordialidad que podría parecer exagerada a un severo ciudadano de Schaffhausen o de Zurich, dan la impresión de hallarse en una especie de Brianza ligeramente más ordenada y un poco menos ruidosa.

Una mínima parte de la población suiza, finalmente (alrededor del 1 %), habla

una lengua neolatina del grupo retorrománico, el ladino, que, sin embargo, es bastante distinto del ladino que aún utilizan algunas minorías italianas del Trentino o del Friul. En efecto, mientras en estas dos regiones se advierten influencias respectivamente italianas y eslavas, en los valles de los Grisones el ladino las experimenta germánicas. Por otra parte, en algunas localidades del mismo cantón — el más poliglota de Suiza — se habla el alemán, sin tener en cuenta que incluso las poblaciones de lengua ladina sólo usan este idioma cuando se expresan en el ámbito familiar o municipal. De las cuatro lenguas de Suiza, el ladino es la única que no ha sido reconocida como "lengua oficial", aun siendo considerada como nacional; se trata, sin embargo, de un patrimonio que se va perdiendo debido a la desaparición progresiva de las condiciones de aislamiento en que vivieron, durante siglos, quienes hablaban ese idioma.

Un país sin grandes ciudades

Las diferencias etnolingüísticas que se han mencionado van atenuándose, de manera progresiva, por la natural tendencia a los desplazamientos internos consecutivos al progreso de las comunicaciones y de los intercambios en general. No obstante, la vida comunitaria mantiene en Suiza algunas características tradicionales muy arraigadas. Una de ellas es la tendencia relativamente escasa a la urbanización exagerada, típica de sociedades industriales evolucionadas, que terminan por suscitar unos problemas que, por reacción, engendran un impulso contrario en sentido descentralizador, como sucede en Gran Bretaña y los Estados Unidos. A la inexistencia de este fenómeno en Suiza se pueden dar varias explicaciones: la primera cabe buscarla en el hecho de que, por razones históricas y culturales, los helvéticos son extraordinariamente reacios a abandonar su lugar de origen; además, al ser ya alta la densidad demográfica (193 hab. por km² de suelo productivo, con zonas que alcanzan los 500-600), las molestias que ocasionaría una concentración humana excesiva, y que pueden ya advertirse, desaniman a particulares y autoridades a emprender cualquier iniciativa susceptible de agravar la situación.

Lo cierto, de todos modos, es que en Suiza no existen aglomerados urbanos comparables — aun con las debidas proporciones — a los de otros países (el Gran Londres agrupa el 15,6 % de la población británica, y París el 16,5 % de la francesa). En Suiza, únicamente un poco más de un tercio de la población vive en núcleos de más de 10.000 habitantes, y las ciudades que superan los 100.000 son sólo cinco: la mayor, Zurich, acoge en todo su

conjunto urbano a algo más del 10 % de la población del país. El resultado es que, en Suiza, el paisaje conserva una dimensión humana tanto en el campo — donde la presencia de pequeñas localidades armónicamente insertas en la naturaleza es una característica constante — como en las ciudades, donde junto a los antiguos centros, ricos en testimonios artísticos, surgen barrios urbanísticamente bien concebidos, casi nunca disarmónicos o sofocantes.

Berna, la capital federal

Berna (168.000 hab.; 260.600 con los suburbios) es la cuarta ciudad de Suiza por su población. En el centro presenta un aspecto particularmente armonioso desde el punto de vista arquitectónico, ya que, tras ser destruida por un gigantesco incendio que siguió a un terremoto, fue completamente reedificada a principios del siglo XV. En aquella época ya era capital federal, pues si bien se adhirió a la Confederación en fecha tardía (1353), la ciudad mereció la designación unánime de los confederados por la sólida fama de sabiduría y de prudentes virtudes administrativas de sus mercaderes y patricios. No es una ciudad antigua, como Ginebra o Basilea: en su territorio hubo asentamientos en una época muy remota, pero después fueron abandonados, y ya no quedaban restos de ellos cuando, a finales del siglo XII, el duque Bertoldo V de Zähringen decidió construir un centro habitado en el lugar en que, según narra una antigua leyenda, había salido victorioso de la lucha con un ferocísimo oso (en alemán, *Bär*, de donde deriva quizás el nombre de la ciudad). Según algunos autores, Bern sería una deformación de Verona (b = v), ya que entre los primeros grupos que se establecieron en la capital helvética hubo emigrantes de la ciudad veneta.

El centro histórico de Berna, delimitado por una curva en forma de "U" del río Aar, es una especie de península. Allí se encuentran la catedral, San Vicente, considerada la más bella iglesia gótica suiza y proyectada por Matthäus Ensinger, el arquitecto de la catedral de Ulm; la histórica torre del Reloj, símbolo de la ciudad; las espléndidas fuentes del siglo XVI, y el ayuntamiento, construido en 1416. Muchos otros edificios monumentales enriquecen la ciudad, que tiene, en conjunto, un aspecto severo, alejado de la atmósfera cosmopolita de las otras grandes ciudades suizas, pero adecuado a su papel de capital. Existen, además, rincones de sugestiva belleza y lugares en los que se manifiesta el gusto típico de los suizos por la tradición, como las viejas tabernas, el colorista mercado y la celebrísima "fosa de los osos" donde, desde



Una de las numerosas fuentes que adornan el centro de Berna: la fuente dedicada a los ballesteros, con su estatua del abanderado. Al fondo se sitúa la célebre torre del Reloj, construida en 1191 y restaurada en el siglo XVIII, que se ha convertido en el símbolo de la ciudad. En otra época puerta principal de Berna, la torre presenta, al frente, un reloj astronómico que, gracias a un complicado mecanismo, pone cada hora en movimiento un cortejo de figuras. (N. Cirani)



La roja construcción del ayuntamiento de Basilea, decorado con frescos (siglo XVI). Fundada a orillas del Rin, que la divide en dos partes (Grande y Pequeña Basilea), la ciudad tuvo siempre notable importancia como centro de tráfico comercial a través de su puerto sobre el gran río. (Titus)

1840, se encuentran algunos ejemplares del animal considerado como símbolo de la capital.

Zurich, la ciudad más poblada

Zurich, la ciudad con más habitantes (433.500 hab.; 674.400 en todo el conjunto urbano), se encuentra a orillas del lago homónimo, a poco más de 400 m de altitud. Los primeros asentamientos en la zona se remontan a un periodo antiquísimo, quizás incluso a los tiempos preglaciales. En época histórica, se sabe que, hace más de 2500 años, estuvo habitada por una tribu céltica. Conquistada por César en el año 58 a. de J.C., fue rebautizada con el nombre de *Turicum*. En la época de las invasiones bárbaras resultó destruida por

los ostrogodos, pero resurgió con rapidez en el mismo lugar, es decir en una posición particularmente favorable en la intersección de los ejes Norte-Sur y Este-Oeste del fértil y transitable Mittelland. Hoy, Zurich sigue siendo el más importante nudo ferroviario suizo y el mayor centro comercial del país; a estas actividades, ligadas desde tiempos muy remotos a su posición, se ha añadido más recientemente toda una serie de iniciativas industriales, entre las que destacan importantes establecimientos metalúrgicos, mecánicos, químicos y textiles.

La pintoresca ciudad antigua se extiende por las dos orillas del río Limmat — en el punto en que éste surge del lago — y ofrece al turista muchos elementos de interés. La catedral, la mayor iglesia ro-

mánica suiza, iniciada en el año 1100, fue construida sobre las ruinas de un monasterio fundado por Carlomagno, y en su cripta se conserva una estatua del emperador. Otros monumentos destacados son el ayuntamiento, de estilo renacentista italiano, y la vieja Limmatquai, calle principal de la ciudad antigua, donde se alzan las "casas de las corporaciones", edificadas entre los siglos XVII y XVIII. En Zurich existen, finalmente, dos riquísimos museos: el Museo Nacional Suizo, con la más extensa colección de objetos artísticos e históricos relativos al desarrollo de la cultura suiza, y el Museo de Bellas Artes, donde se guardan obras de los más ilustres artistas helvéticos y de los grandes maestros extranjeros.

Basilea, puerto en el Rin

La segunda ciudad suiza es Basilea (216.600 hab.; 370.000 con los suburbios), que surge a orillas del Rin cerca de la frontera con Alemania y Francia. Antiguo poblado fortificado galo, fue conquistado después por los romanos, que hicieron de él una colonia y le dieron su nombre actual (Basel en alemán, Bâle en francés). La ciudad ha tenido una enorme importancia comercial e incluso estratégica desde los tiempos más remotos, ya que se encuentra en el cruce de tres fronteras naturales — los Vosgos, la Selva Negra y el Jura —, y allí el Rin comienza a ser navegable incluso para barcos de gran desplazamiento. En Basilea se construyó, en 1225, el primer puente entre las dos orillas del río, aguas abajo de Constanza, lo que aumentó aún más la importancia de la ciudad como centro comercial. En época moderna, las márgenes del Rin han sido dotadas de grandes y utilísimas instalaciones portuarias, que permiten que la continental Suiza tenga una salida al mar. El papel de Basilea en el ámbito de las actividades económicas lo pone de relieve su designación como sede de la Banca Internacional de Pagos, y de una feria de muestras anual de las industrias suizas, iniciada en 1917 y que fue la única manifestación de este género que subsistió durante la segunda Guerra Mundial. En el campo industrial, la ciudad ocupa uno de los primeros lugares del país, especialmente en lo que se refiere al sector de los productos químicos.

Estas intensas actividades productivas y comerciales — localizadas preferentemente en la Basilea nueva, situada en la orilla izquierda del Rin — no deben hacernos olvidar la importancia de la Basilea antigua como glorioso centro de cultura y de arte. El monumento más famoso es la catedral, construida en el año 1000 y reedificada tres siglos más tarde, tras haber sido destruida por un terremoto y un in-

Friburgo, que se extiende, en parte, sobre un promontorio abrupto y, en parte, a orillas del Saane, cuenta con un casco antiguo de aspecto medieval, aún rodeado de murallas. Entre sus monumentos, además de la catedral de Saint-Nicolas (siglos XIII-XV), de la que se ve su elevada torre gótica, son notables la iglesia de los Cordeliers (franciscanos), Saint-Maurice y otras. Capital del cantón homónimo, Friburgo ha sido siempre la plaza fuerte del catolicismo suizo, y cuenta con una importante universidad católica muy famosa en los ambientes culturales y docentes de todo el mundo. (G. Ricatto)



cendio. Existen, además, otros edificios monumentales y numerosos museos, como el de Bellas Artes y el Histórico, este último situado en una espléndida iglesia gótica del siglo XIV. En Basilea se encuentra, finalmente, uno de los mayores zoológicos de Europa, con más de 2500 ejemplares de animales.

Ginebra, ciudad internacional

Ginebra (Genève, 173.400 hab.; 314.900 con los suburbios) es el centro económico y cultural más destacado de la Suiza francesa. De origen antiquísimo, ha atravesado en su larga historia muchos momentos dramáticos hasta que obtuvo la independencia, a principios del siglo XVI, por obra de Calvino, que la convirtió en el

centro de difusión de una de las más importantes confesiones protestantes. Con anterioridad, Ginebra había pasado de la dominación romana (terminada en el siglo V) a la de los burgundios y, después, de los francos, convirtiéndose a continuación en una de las mayores ciudades del reino de Borgoña, unido luego al Imperio. Varias veces, y durante períodos en ocasiones largos, estuvo bajo el control de los condes de Saboya. Su mayor esplendor lo conoció en el siglo XVIII, la época de Rousseau y Necker, de Madame d'Épinay, de Madame de Staël y de Voltaire. Fue entonces cuando se perfiló plenamente aquella vocación universalista que induciría a Henri Dunant a fundar en esta ciudad, en 1864, la Cruz Roja, y que, ya en el siglo actual hizo que fuera elegida

como sede de la Sociedad de Naciones. Si bien actualmente esa institución, sustituida por la ONU, ha sido trasladada a los Estados Unidos, Ginebra ha seguido siendo el mayor centro europeo de política internacional, en el que tienen su sede la sección europea de la ONU, de la que dependen la Organización Internacional del Trabajo, la Conferencia para el Desarrollo Industrial, la Organización Mundial de la Salud, el Alto Comisariado para los Refugiados, la Unión Internacional de Telecomunicaciones, la Organización para los Acuerdos Aduaneros y Comerciales (GATT) y la Organización Meteorológica Internacional. También radica en Ginebra la sede central de la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA).

La ciudad antigua, desparramada a lo



Neuchâtel: la fachada de la catedral, de los siglos XII-XIII, restaurada más tarde. Capital del cantón homónimo, Neuchâtel es una alegre ciudad, rica en jardines y en bellos edificios renacentistas y barrocos, situada en el centro de la región donde se desarrolla la industria relojera. (C.D.M.O.)

largo de las orillas del Ródano, unidas por típicos puentes, posee numerosísimos edificios monumentales, museos y jardines que, junto a las agradables condiciones ambientales, atraen a una impresionante masa de turistas: anualmente, se registra la presencia de dos millones y medio de personas, de las que el 82 % son extranjeros, de forma que el turismo representa uno de los sectores más importantes de la economía de la ciudad y del cantón. Pero a pesar de su carácter de centro cultural y turístico, Ginebra es también una ciudad de notable actividad en el campo comercial, financiero e industrial; en este último sector destacan la industria mecánica y la tradicional relojería, que tiene aquí sus firmas más famosas.

Otras ciudades suizas

Lucerna (Luzern, 75.000 hab.) surge a orillas del lago de los Cuatro Cantones y es la capital del cantón que lleva su nombre. Desarrollada a finales del siglo VII en torno a un monasterio benedictino, en la Edad Media adquirió una notable importancia comercial debido a su posición, en la ruta que va desde Renania a la llanura lombarda a través del Gotardo. En el siglo XX ha experimentado el desarrollo de varias actividades industriales, pero sigue siendo esencialmente un centro turístico, tanto por el clima y el paisaje de los alrededores como por el sugestivo aspecto de la ciudad antigua: el histórico puente de madera cubierto (Kapellbrücke).

ke), las iglesias y el "parque de los Glaciares" (Gletschergarten), donde en 1872 fueron descubiertos, bajo residuos morrénicos, los restos de un antiguo glaciar.

Lugano (22.600 hab.), situada asimismo a orillas de un lago, que toma su nombre del de la ciudad, en una privilegiada posición entre los montes Brè y San Salvatore, es la mayor y más conocida ciudad de la Suiza italiana. Lugano es una meta turística por excelencia gracias a su centro antiguo, en el que se conservan valiosos edificios de época y característicos pórticos, y porque se encuentra en el centro de una amplia región rica en localidades residenciales. La economía de la ciudad y de la zona que la rodea se basa, además, en las buenas tradiciones artesanas del Ticino, y en alguna pequeña industria (tabaco, conservas alimentarias, confecciones).

En el extremo septentrional de Suiza, cerca de la frontera con Alemania, se encuentra Schaffhausen (38.900 hab.), también muy conocida como meta turística; su mayor atractivo lo constituye la famosa cascada del Rin (Rheinfall), no muy alta — 15 m en la orilla derecha y 20 en la izquierda —, pero con un frente de 100

m. La vista es impresionante: las aguas del Rin se precipitan con fragor, alzando una nube de espuma que brilla con los colores del arco iris. Fue precisamente la existencia de las cascadas lo que favoreció el nacimiento y el desarrollo de la ciudad, como punto de transbordo entre el tramo de aguas arriba y el situado después de los saltos. Las aguas del Rin proporcionaron, además, la fuerza motriz para alimentar los primeros talleres: en esta zona hay, en efecto, muchas industrias, sobre todo metalúrgicas y mecánicas.

Otras importantes ciudades suizas son Friburgo (40.500 hab.), cuyo centro ha conservado su carácter medieval y está dominado por la mole de la majestuosa catedral de Saint-Nicolas (siglos XIII-XV); Neuchâtel (36.800 hab.), a orillas del lago homónimo, pintoresca ciudad abierta a un magnífico panorama alpino y famosa, además, por ser el centro de la zona en que florece desde hace siglos la gran industria de la relojería; Winterthur (94.100 hab.), ciudad comercial que ha experimentado recientemente una espectacular expansión, y Locarno (13.400 hab.), en la orilla suiza del lago Mayor.



El monumento a Guillermo Tell, en la plaza de Atdorf, en el cantón de Uri. Según la tradición, Atdorf fue escenario de las empresas del legendario héroe de la independencia helvética, símbolo del levantamiento del país contra toda autoridad exterior. Los cantones de Uri, Schwyz y Unterwalden constituyen el núcleo fundamental de la Confederación Helvética. (S.E.F.)



La economía de Suiza

Pais "diferente", con características especiales tanto desde el punto de vista histórico como del cultural y sociológico, Suiza se distingue también por su particular estructura productiva. El proceso de industrialización ha partido de bases muy distintas de las que han permitido su desarrollo en otros países. La ausencia de materias primas, el alejamiento del mar y las comunicaciones difíciles no han impedido a Suiza convertirse en un país industrial muy avanzado, ya que se ha encontrado la manera de suplir estas deficiencias llevando a un alto grado de perfección las manufacturas, impulsando sobre todo algunos sectores y olvidando completamente otros.

Suiza se ha especializado en la fabricación de productos de alta calidad, a partir de un primitivo núcleo de manufacturas textiles, siguiendo así la misma trayectoria que otros países industriales.

El proceso de industrialización se inició en Suiza hace poco más de un siglo; hasta entonces, las principales fuentes de recursos eran la agricultura y la ganadería, dos actividades que, sin embargo, no se han olvidado después del advenimiento de la industrialización, hasta el punto de

que, en la actualidad, poseen todavía una gran importancia (sobre todo la segunda) en el conjunto de la economía del país.

Una agricultura difícil

Desde siempre, la agricultura suiza ha debido arrancar sus cosechas a un terreno que no es especialmente fértil, que a menudo resulta inaccesible y que, sobre todo, es escaso, ya que sólo ocupa 404.000 hectáreas, de las que no se puede desaprovechar ni un palmo si se quiere reducir al mínimo la cantidad de importaciones. La necesidad de cultivar incluso la más pequeña parcela de tierra, en condiciones que en otros países desaconsejarían su utilización agrícola, tiene como consecuencia un fenómeno característico de la agricultura helvética: el elevado número de personas empleadas en el trabajo de los campos. Uno de cada diez suizos (teniendo en cuenta solamente la población activa) es campesino, lo que representa un porcentaje mucho más elevado que el que se registra en un país de nivel económico semejante, como por ejemplo Gran Bretaña (3 %). Gracias a este intenso aprovechamiento, el terreno destinado a labrantío y a cultivos (menos del 10 % del total) aunque sólo cubre una tercera parte

de las necesidades de cereales panificables, es suficiente para las de patatas; proporciona modestas cantidades de azúcar, tabaco, uvas de mesa y vino, pero permite abundantes cosechas de fruta (manzanas, peras, ciruelas, cerezas). También se cultiva la colza, de la que se extrae un aceite de gran consumo en Suiza, pero su producción debe completarse con la importación de otras semillas.

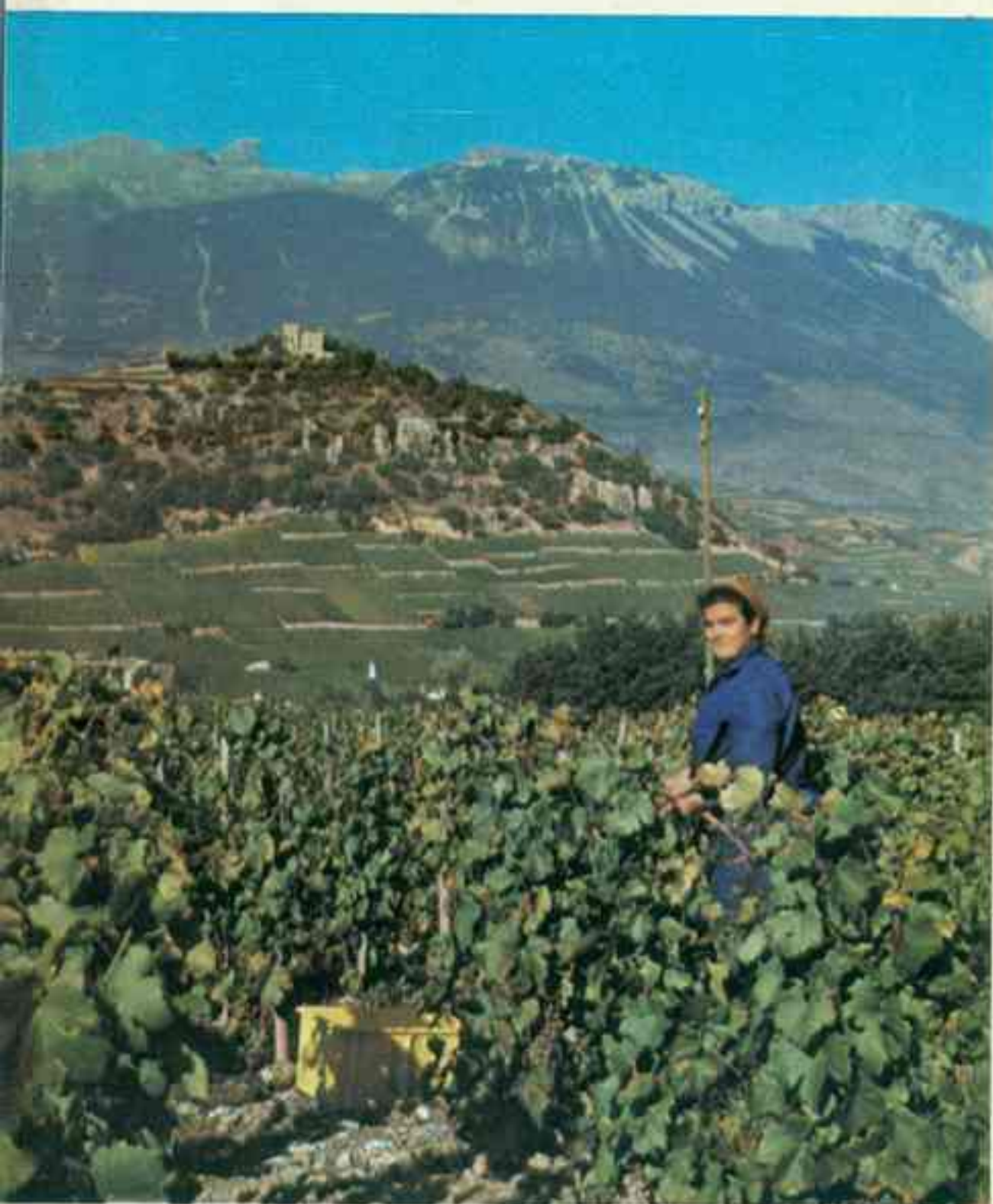
La ganadería es, por el contrario, muy activa; con un 43 % del territorio dedicado a prado y pasto permanente, Suiza dispone de un patrimonio zootécnico importante: casi dos millones de bovinos y otros tantos porcinos, más de 350.000 ovejas y cabras, y más de 6 millones de aves. El 55 % de los bovinos está constituido por vacas lecheras; la leche, elaborada según sistemas tradicionales, se transforma, en su mayoría, en los famosos quesos, de los que Suiza es una importante exportadora (la producción anual es de 850.000 quintales). A propósito de los quesos, es curioso señalar que, desde hace unos años, el famosísimo *gruyère* no sólo se produce en la típica forma "de rueda", sino cuadrado, porque se ha calculado que de este modo las pérdidas al cortarlo disminuyen del 25 al 10 %.

El suelo suizo, finalmente, cubierto en

Las cascadas del Rin en Neuhausen, cerca de Schaffhausen, en el curso superior del río, separan el tramo navegable, procedente del lago Constanza, del tramo inferior. El salto de agua es relativamente modesto, pero de gran espectacularidad: la enorme masa líquida (700 m³ por segundo) se precipita en una anchura de 115 m. Una notable central hidroeléctrica, que aprovecha esa gran fuerza, alimenta la industria del aluminio que se ha desarrollado en la región.

(Archivo Rizzoli)

Vendimia cerca de Sierre, en el Valais. En las regiones soleadas, a orillas de los grandes lagos y en el valle del Ródano, prospera la viticultura, que da uva de mesa y un vino ligero y perfumado. Los mayores productores son los cantones del Valais y de Vaud. (J. Allan Cash-Marka)



casi un 24 % por bosques, proporciona importantes cantidades de madera (más de 3.600.000 m³ al año), lo que favorece la existencia de una próspera industria del mueble, así como la producción de pasta de madera, papel, chapa, etc.

Una industria floreciente

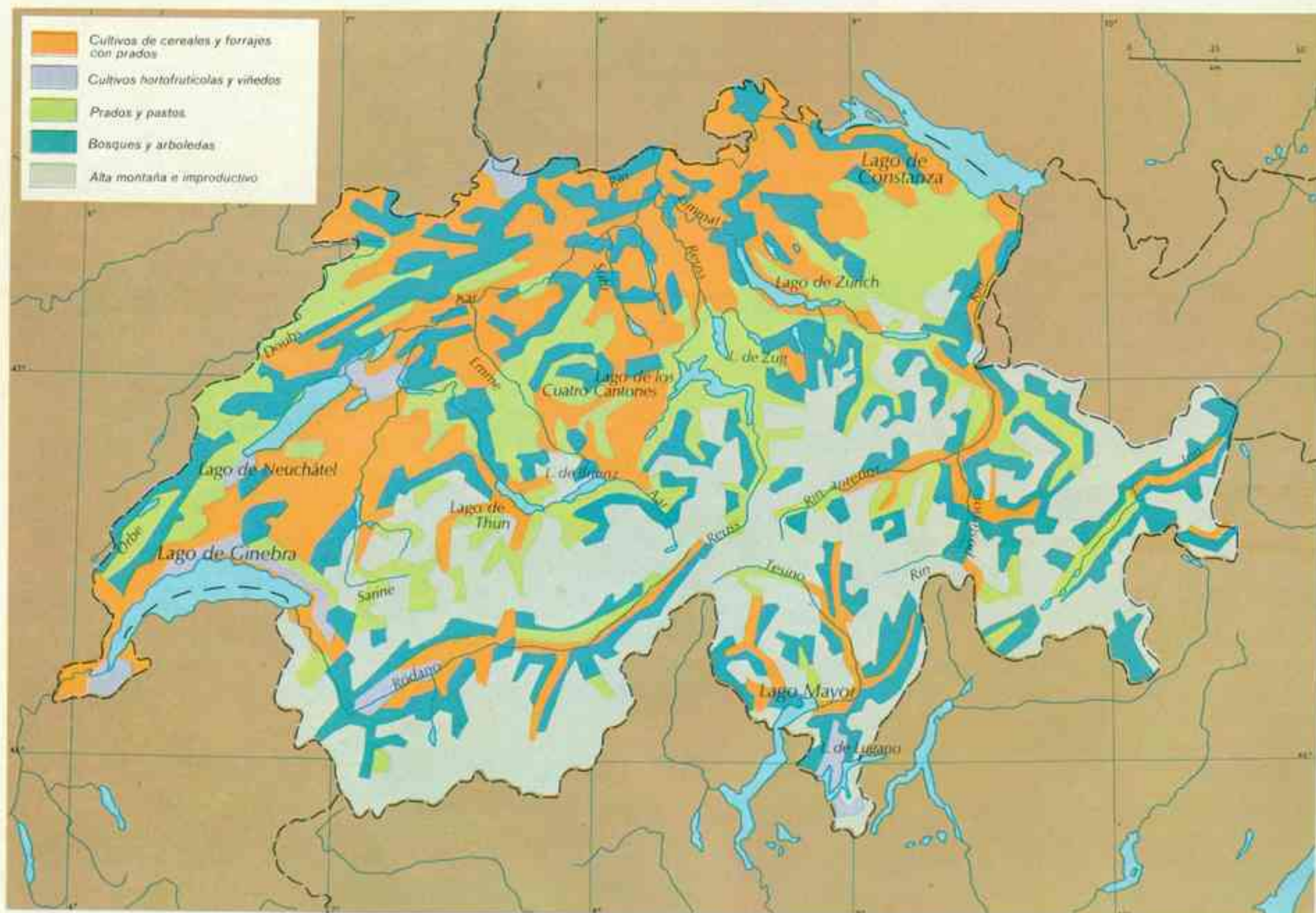
La capacidad del pueblo suizo para aprovechar al máximo sus modestos recursos se hace todavía más evidente si consideramos el panorama industrial del país. Concretos y prácticos, los suizos han hecho la elección más lógica dadas las condiciones en que se encuentran; a falta de materias primas, han profundizado en la especialización y en la calificación a nivel técnico y profesional. De este modo, es posible, importando materias primas en cantidad limitada, obtener un producto terminado de elevado valor económico. Las cifras correspondientes a la balanza comercial son, en este aspecto, muy elocuentes: frente a una importación (1969) de materias primas y productos semielaborados por valor de 10,18 mil millones de francos, la exportación alcanza casi el doble de esa cifra, 20,01 mil millones, de los que más de las tres cuartas partes están representados por sólo cuatro categorías de productos que requieren mano de obra muy calificada (máquinas y aparatos,

productos químicos y farmacéuticos, relojería y textiles).

Para la solución del problema de la energía, en cambio, Suiza ha sido favorecida por la naturaleza. La enorme cantidad de agua de las cuencas montañosas ha sido la fuente casi inextinguible de energía para la producción de electricidad; sólo recientemente se han comenzado a advertir los primeros síntomas de agotamiento de los recursos disponibles, hasta el punto de que es necesaria la rápida proyección y construcción de centrales electrónicas. Las centrales hidroeléctricas suizas — las mayores son las de Grande Dixence, Hinterrhein, Mauvoisin y Göschenen —, además de proporcionar energía a las industrias, alimentan la red ferroviaria, totalmente electrificada.

Antes de la instalación de centrales eléctricas, algunos cursos de agua helvéticos ya habían proporcionado directamente energía en gran cantidad; en el siglo pasado, los rápidos ríos suizos eran utilizados para mover las máquinas de la nascente industria textil, junto a la cual se desarrollaron progresivamente las otras: en primer lugar la química, destinada a satisfacer la demanda de colorantes, fijadores, etc., y después la mecánica. Más tarde, como ha sucedido en otros países, estas industrias pasaron de "subsidiarias" a productoras autónomas de bienes para el

UTILIZACIÓN DEL SUELO EN SUIZA. Aunque el territorio nacional es montañoso en gran parte, el porcentaje de suelo productivo es bastante elevado: la superficie arable y los cultivos arbóreos ocupan casi el 10 % del país, los prados y pastos el 43 %, los bosques el 23,8 %, y sólo es improductivo menos del 24 %. La gran extensión de los prados y los pastos indica que en la economía agraria suiza domina la ganadería.





Vista aérea del casco antiguo de San Gall, agrupado en torno a la antigua abadía fundada en el siglo VII por el monje irlandés Gall o Galo. La catedral dieciochesca es de estilo rococó alemán. San Gall es la ciudad más importante de Suiza oriental, y cuenta con una notable y famosa industria textil dedicada a la producción de blondas y encajes. (Arch. Rizzoli)

consumo interior o — como es el caso de Suiza — destinados en su mayoría a la exportación. Trabajar para el exterior es una característica típica de la industria suiza; en algunos sectores se llega a exportar, incluso, el 90 % de la producción, y en ciertos casos se supera esa cifra. Se exporta, por ejemplo, el 97 % de los relojes, y este porcentaje es aún mayor (98 %) en otro sector típico, el de las fibras elaboradas, sin tener en cuenta el chocolate, el tabaco y los productos derivados de la leche. En este último sector, la presencia suiza es totalmente masiva en el mercado internacional, que ha terminado por controlar directa o indirectamente en su mayor parte.

Existen, por el contrario, especialidades industriales en las que los suizos han renunciado desde un principio a medirse con la competencia internacional; el caso más conocido es el de los automóviles. En Suiza no se fabrican coches, si se exceptúa algún modelo "fuera de serie" construido por preparadores y carroceros que utilizan chasis producidos en el exterior. Esta situación no se debe a que la industria suiza sea incapaz de producir excelentes vehículos, sino a que carecería de sentido importar enormes cantidades de materias primas para después exportar un

producto que sólo asegura buenos márgenes de beneficio si se fabrica en grandes series. De todo cuanto llevamos dicho se deduce la enorme importancia que para Suiza tiene el comercio exterior, y explica por qué este país ha establecido para todos los mercados los aranceles más bajos del mundo. La política de absoluta liberalización de los intercambios se aplica también a esa mercancía especial que es el dinero. Suiza, con sus instituciones de crédito, ocupa uno de los lugares clave en la finanza internacional. Su vocación, diríamos especulativa, tiene profundas raíces históricas e ideológicas. La ética calvinista, que tanta influencia ha ejercido en los acontecimientos helvéticos, dio un fuerte impulso a la actividad financiera, y desde principios del siglo XVIII los banqueros de Ginebra y Zurich conquistaron una posición preeminente. En la actualidad, existe en Suiza un banco por cada 1400 habitantes, y las actividades financieras ocupan un puesto relevante en la composición de la renta nacional. Lo mismo puede decirse respecto a las compañías aseguradoras, que además de contar con un floreciente mercado interno, tienen un volumen de negocios que se extiende a los cinco continentes.

Y para terminar, mencionaremos el tu-

rismo, una actividad en la que Suiza tiene antiguas tradiciones, lo que le permite ofrecer un "servicio" de primer orden tanto en instalaciones hoteleras como en lo relativo a la red de carreteras y ferrocarriles. Atraídos por la belleza de los paisajes, por las excelentes instalaciones para los deportes de invierno, por el arte y por la quietud que reina en torno al viajero, los turistas de todo el mundo llegan a Suiza para pasar sus vacaciones; en 1969, el número de turistas había alcanzado la cifra impresionante de 32 millones, con una gran mayoría de alemanes. El saldo de la balanza turística era, en 1970, de 1830 millones de francos.

Perspectivas para el futuro: sombras y luces

A la imagen actual de Suiza, junto a los muchos aspectos positivos que hemos mencionado, no le faltan lados oscuros. Este país "ordenado" comienza a mostrar también, en el interior, los síntomas de un malestar sutil, aunque profundo, que no es aún desorden, pero podría llegar a serlo. En el exterior, la tradicional política helvética de absoluta neutralidad corre el riesgo de convertirse, en una época de supranacionalidad, en una forma de aisla-

La plazoleta de Gruyères, localidad situada en la verdeante región de Gruyère (cantón de Friburgo), donde se produce el renombrado queso del mismo nombre. Al fondo, el castillo del siglo XIII, reconstruido en el XVI, que conserva en sus estancias enseres de la época. (C.D.M.O.)



cionismo. Ya hay quien prevé, para el pueblo suizo, la inminencia de opciones que podrán modificar profundamente los caracteres actuales de sus estructuras.

Las instituciones son sólidas. La Confederación, como es sabido, está formada por 25 verdaderos Estados, que corresponden a los 22 cantones tradicionales y gozan de completa soberanía en los límites de la constitución federal. La competencia federal, aun siendo extensa — defensa, finanzas, asuntos exteriores y, dentro de amplios límites, comunicaciones y obras públicas —, deja un notable margen de autonomía a los diversos cantones. Incluso los ciudadanos, gracias al Instituto del Referéndum (50.000 firmas para proponer una modificación a la constitución, 30.000 para pedir la votación de una ley), pueden participar directamente en la gestión de los asuntos públicos. Esta participación real en la vida de la colectividad tiene su expresión más espectacular en la organización de la defensa: Suiza no tiene ejército, sino una milicia compuesta por todos los hombres físicamente aptos de menos de 60 años. Periódicamente, el

ciudadano helvético saca su equipo — que le ha sido confiado en depósito, y que incluye armas y municiones — y presta servicio por un breve período o bien sigue un curso de adiestramiento. En caso de movilización general, Suiza podría disponer, aproximadamente, de un millón de ciudadanos-soldados.

Este tipo de instituciones ha permitido a los suizos, hasta ahora, considerar la situación de su país con el lema de *tout va bien*. Pero, algo está cambiando. Las mujeres han obtenido el derecho al voto, al menos en lo que se refiere a las elecciones federales (en algunos cantones, no obstante, la exclusión se mantiene). La "paz social" — en Suiza las huelgas han sido siempre raras — parece estar aún asegurada, pero quizá no por mucho tiempo, debido a los problemas cada vez más apremiantes ocasionados por la presencia de centenares de miles de trabajadores extranjeros, indispensables para la economía suiza, pero que aún están lejos de gozar de condiciones efectivas de igualdad con los ciudadanos helvéticos.

En conclusión: aunque Suiza se mues-

tre reacia a aceptar cambios en su ordenamiento actual — quizá porque, como se ha advertido, la máquina social suiza es sofisticada y exacta como la de sus relojes, y si se modifica se corre el riesgo de arruinarlo todo —, es inevitable una evolución. Ninguna sociedad ha logrado nunca permanecer estática sin caer en una fatal decadencia, y Suiza, aunque sea un "caso especial" por las condiciones que han contribuido a su formación y a su desarrollo actual, no podrá sustraerse ya por mucho tiempo a las opciones impuestas por la natural evolución de las cosas. Junto a una Europa que está cambiando, Suiza, país europeo por excelencia, no puede ignorar cuanto ocurre en las naciones con las que está estrechamente ligada. Lo importante es que, a pesar de abandonar su aislamiento, siga siendo lo que es: un país que ha demostrado su capacidad para realizar, precisamente, lo que hoy se está intentando a escala mayor: un proceso de colaboración e integración de gentes de lengua, costumbres y tradiciones culturales muy distintas.

Mientras ese proceso avanza, la Confederación Helvética es un país de envidiable prosperidad, con una moneda que sigue siendo la más fuerte y estable de Europa, y que sólo ha conocido una devaluación en toda su historia.

BIBLIOGRAFÍA

Früh, J.: *Géographie de la Suisse*. Lausana, 1937-1948. - Gutersohn, H.: *Geographie der Schweiz*, Berna, 1958. - *La Svizzera e le sue industrie*, a cura dell'Ufficio svizzero per l'espansione commerciale, Lausana, 1961. - *Incontro con la Svizzera*, USEC, Ginebra, 1964. - *Statistisches Jahrbuch der Schweiz*, Berna, 1965. - Gabert, P. y Guichonnet, P.: *Les Alpes et les États alpins*, París, 1965. - *L'economia svizzera 1969*, pubblicazione dell'Unione delle banche svizzere, Zurich, 1970.



MINAS E INDUSTRIAS DE SUIZA. El subsuelo de Suiza es muy pobre: únicamente la sal gema tiene cierta importancia. El elevado grado de industrialización del país ha podido alcanzarse merced al empleo, en gran escala, de la energía hidroeléctrica. Al no resultar fácil el suministro de materias primas desde el exterior, Suiza se ha especializado en la producción de manufacturas de alta calidad y perfección técnica, como relojes, instrumentos de precisión, maquinaria eléctrica, etc., consiguiendo vencer la competencia de otros países. Además de las citadas, prosperan industrias especializadas en los sectores textil (encajes, calcetería), alimentario (chocolate), químico, etc.

Liechtenstein

Constreñido por Austria y Suiza, Liechtenstein — uno de los más pequeños Estados del mundo, con 160 km² y algo más de 21.000 habitantes — podría ser considerado a primera vista, debido a ciertos aspectos arcádicos, como un país "de opereta", como una especie de curiosidad geopolítica que ha sobrevivido a los acontecimientos que han cambiado la

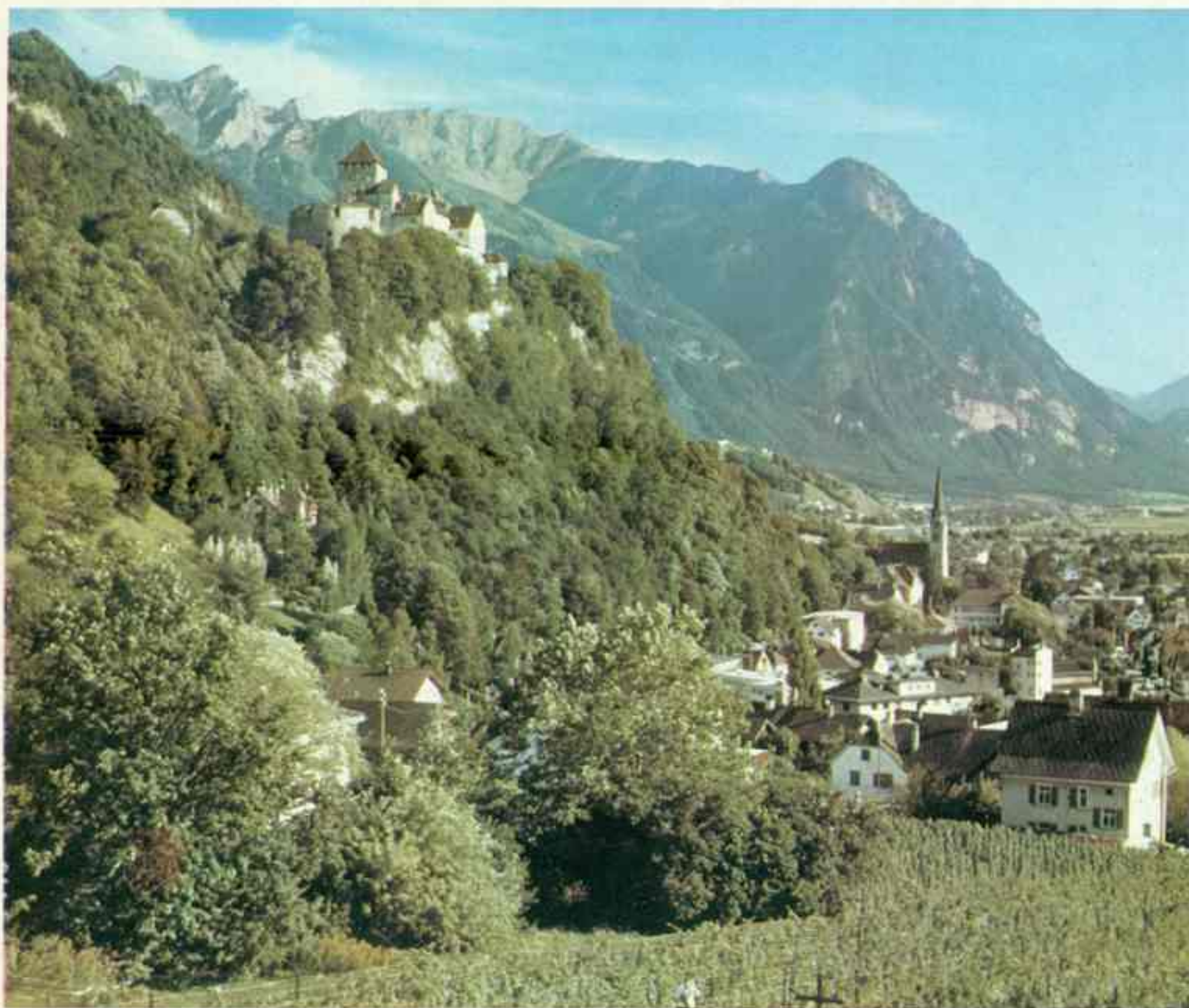
faz de Europa en el curso del último siglo. Pero lo cierto es que Liechtenstein ha alcanzado una prosperidad y un nivel de vida notables, a pesar de su falta de recursos naturales, aprovechado con habilidad las circunstancias y apoyándose alternativamente en uno u otro de sus vecinos Austria (Vorarlberg) y Suiza (cantones de Saint Gallen y Grisones).

La llanura del Rin y los Alpes

El territorio de Liechtenstein está netamente dividido en dos partes: un *Unterland* llano al Norte, y un *Oberland* montañoso al Sur. La llanura corresponde a la aluvial del Rin, que recorre longitudinalmente el país, delimitando la frontera Oeste con Suiza. El Rin recoge, además,



Vaduz. El castillo residencia del príncipe domina, desde lo alto de una colina (el Schlossberg), el valle del Rin. Construido en el siglo XIII, fue destruido por los soldados suizos en 1499, durante la guerra contra la Liga suaba, y reedificado en 1910, según los planos primitivos. Contiene notables colecciones de obras de arte, pinturas y armas. (Titus)



Vista de la vertiente derecha del valle del Rin, en la que se asienta Vaduz. La economía del diminuto principado (uno de los más pequeños Estados del mundo) se basa principalmente en la actividad de sociedades financieras extranjeras que, gracias a un régimen fiscal favorable, han establecido en Liechtenstein su sede "oficial" administrativa.

todas las aguas de Liechtenstein, ya que el otro curso fluvial que atraviesa el territorio, el Samina, le es tributario, al desembocar en el Ill que, a su vez, es afluente del Rin.

La presencia del gran río ha sido determinante para Liechtenstein, ya que a él debe la fertilidad de sus tierras bajas productoras de cereales (sobre todo maíz), fruta, patatas y uva, de la que se obtiene un estimado vino tinto. No obstante, debido a las características de su curso en este punto, el Rin ha sido responsable en el pasado de desastrosas inundaciones, la última de las cuales se registró en 1927. Actualmente, las aguas del río están contenidas en poderosas obras de encauzamiento que, además de defender el país de las inundaciones, han permitido el saneamiento de terrenos en otro tiempo cubiertos de pantanos.

El Oberland está constituido por la parte más occidental de los Alpes Réticos, y sus cimas más altas son el monte Falkens (2566 m) y el monte Naapkopf (2574 m), situados ambos en la extremidad Sur del país; el Naapkopf, del que pertenece a Liechtenstein sólo la vertiente septentrional, es el punto donde se entrecruzan las tres fronteras de Liechtenstein, Suiza y Austria. Las laderas del Oberland están cubiertas de bosques; las hayas, abetos y alerces crecen en un territorio equivalente a la cuarta parte de la superficie total del

país. El clima en este lugar es típicamente alpino, con precipitaciones bastante abundantes que alcanzan los 2000 mm anuales. Las condiciones climáticas del Unterland son distintas, ya que las precipitaciones son mucho más escasas y la temperatura no desciende nunca a valores excesivamente bajos debido, precisamente, a los relieves meridionales del Oberland, que actúan a modo de barrera e impiden el paso de las masas de aire frío procedentes de los Alpes.

Una economía próspera

La serena belleza de los paisajes y el aspecto característico de los centros habitados atraen a Liechtenstein a numerosos turistas, los cuales proporcionan al pequeño principado buena parte de sus ingresos. La afluencia de visitantes — procedentes en su mayoría de los dos países vecinos — está favorecida por una buena red de carreteras, unida a las de Austria y Suiza, y por una línea ferroviaria internacional (Zurich-Innsbruck). Las instalaciones hoteleras alcanzan asimismo un excelente nivel. La economía de Liechtenstein se basa, además, en la agricultura (8,7 % de la población activa) y en algunas industrias, especialmente la textil. Tales industrias se han desarrollado, sobre todo, desde que el pequeño Estado ha inaugurado una política de ventajas fiscales desti-

nada a favorecer la entrada de capitales extranjeros. Esta política ha decidido a gran número de sociedades de carácter financiero, que de hecho desarrollan su actividad en otros países, a escoger Liechtenstein como sede "oficial".

Gracias a estas disposiciones, la economía es próspera; la renta media sobrepasa los 5000 francos anuales, cifra impensable hace sólo 40 años, cuando Liechtenstein era un país dedicado preferentemente a una agricultura de supervivencia. La cifra correspondiente a la renta media anual se ha dado en francos suizos porque, desde 1923, esa es la moneda corriente en Liechtenstein; en aquel año se estipuló el último de una serie de acuerdos que unen el principado a la Confederación Helvética. (Los anteriores tratados se firmaron en 1919, cuando Suiza tomó a su cargo la representación diplomática, y en 1921, cuando los servicios de correos de Liechtenstein fueron incorporados a los suizos.)

Esta estrecha unión con Suiza es el último capítulo de una historia secular. En tiempos del Imperio Romano, Liechtenstein era una de las provincias réticas, y su capital, Vaduz, ha conservado su nombre derivado del latín. En la época feudal se convirtió en un principado autónomo, a la cabeza del cual estuvieron varias familias poderosas hasta que, en 1719, pasó a una, de origen estirio, que dio al país su denominación actual. Miembro del Sacro Imperio Romano y, después, de la Confederación germánica hasta 1866, Liechtenstein formó una unión aduanera con Austria desde 1851 hasta el término de la primera Guerra Mundial. A continuación, con indudable realismo, el eje político y diplomático del principado se orientó hacia Suiza, con la conclusión de los tratados ya mencionados. A pesar de ello, la influencia austriaca está aún presente, por ejemplo en el ordenamiento jurídico. Los habitantes de Liechtenstein — cuyo número es oscilante a causa del discreto número de residentes extranjeros — hablan el alemán, o más exactamente un dialecto alemán, y son en su inmensa mayoría (70 %) católicos. Se encuentran diseminados en un escaso número de pequeños centros, el mayor de los cuales es Vaduz, la capital (4190 hab.). Otros núcleos importantes son Schaan (3950 hab.), por donde pasa la línea férrea internacional, Balzers (2740 hab.), Triesen (2690 hab.), Eschen (2106), Mauren (2026), Triesenberg (1711) y otras localidades menores, como Ruggel (851), Gamprin (592), Schellenberg (506), Planken (160), etc.

BIBLIOGRAFÍA

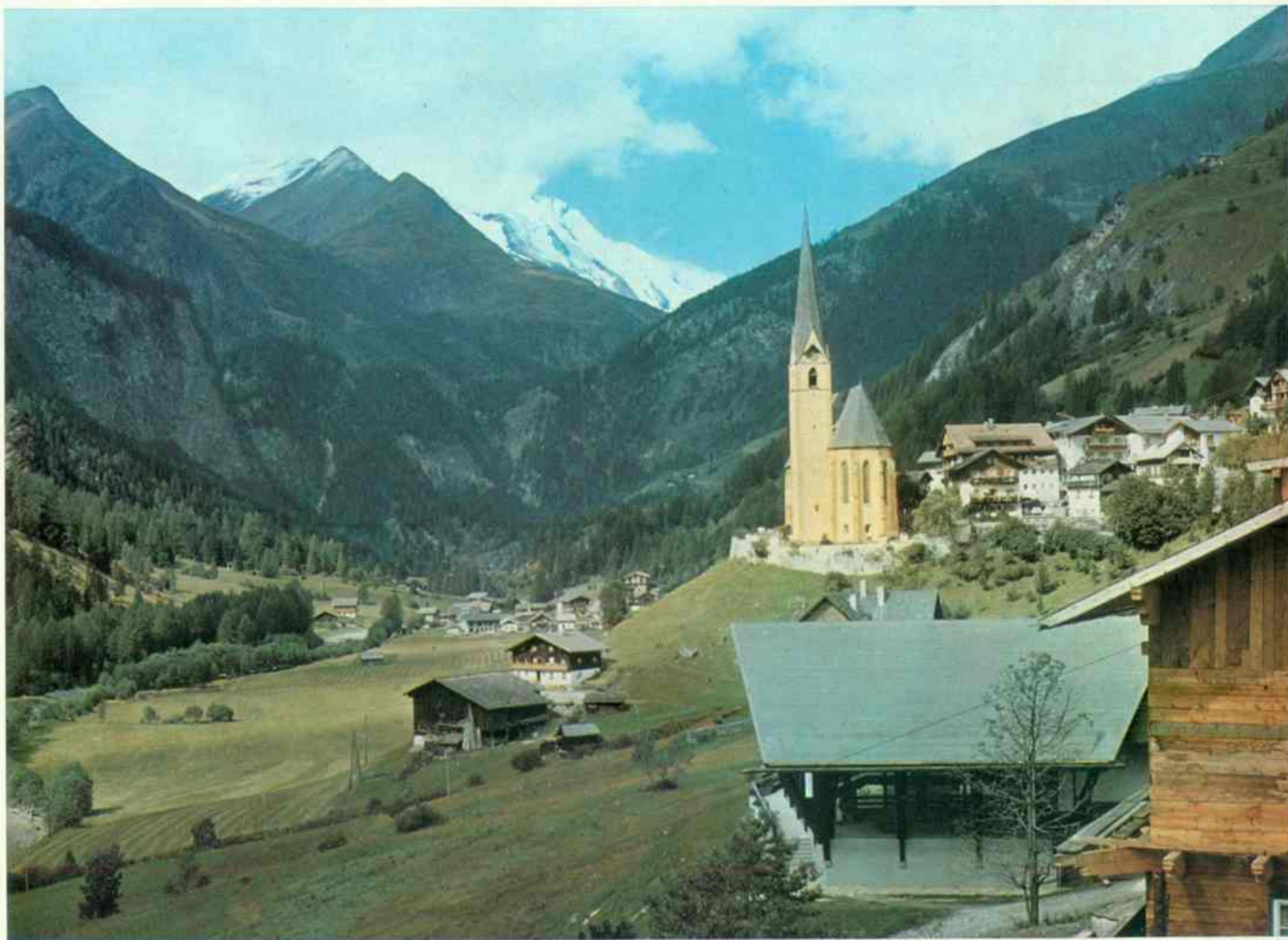
Raton, P.: *Le Liechtenstein, ses institutions*. 1949. - *Zivilstands Statistik und Wohnbevölkerung*. Vaduz. 1965.

Austria

Austria ha sido durante siglos el corazón de la "Mitteleuropa", es decir, de aquella parte del viejo continente en que la reunión de civilizaciones tan distintas como la latina occidental y la eslava oriental ha dado lugar a un aspecto determinado de la cultura europea. Con la caída del Imperio de los Habsburgo, al término de la primera Guerra Mundial, la estructura política que constituía la base de la uni-

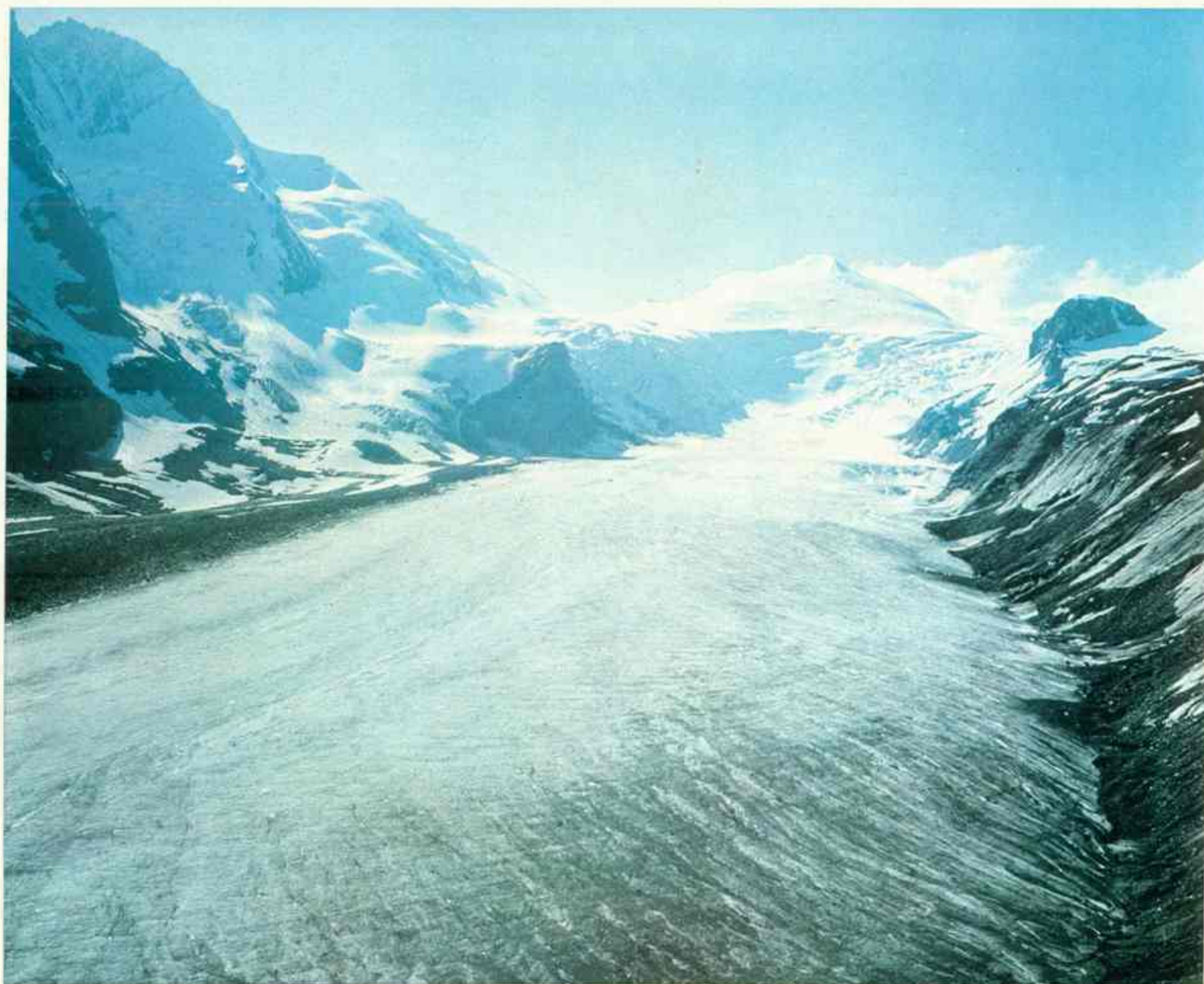
dad cultural se disolvió, originando un mosaico de nacionalidades autónomas; pero en Austria, más que en ninguna de estas nacionalidades, ha quedado algo del espíritu centroeuropeo, a pesar de que el antiguo esplendor es sólo un recuerdo y Viena ya no es una de las "capitales del mundo", sino tan sólo la capital de un país al que los acontecimientos de la historia han dado una nueva dimensión, pe-

ro que ha sabido encontrar, tras un periodo muy atormentado, su inserción precisa en el cuadro de la Europa actual. Y ello precisamente porque Austria ha sabido renunciar a estériles nostalgias, recurriendo a los valores más vivos de su patrimonio cultural, que fue y sigue siendo uno de los componentes esenciales del hombre europeo, que debe mucho a los largos siglos de florecimiento imperial.



Paísaje típico de la Carintia austriaca: la localidad de Heiligenblut, con las casas agrupadas en torno a la iglesia de campanario puntiagudo, y rodeada de prados y bosques de coníferas. El asentamiento rural en la región de los Alpes es muy similar, en Austria, al de otros países de la misma área. El material más empleado en la construcción de viviendas es la madera, abundante en toda Austria y apropiado para aislar térmicamente las habitaciones. En Carintia, como en Estiria, las casas tienen un zócalo de piedra. (L. Pellegrini)

El glaciar de la Pasterze, que desciende del Grossglockner, punto culminante de Austria (3798 m), en los Altos Tauros y en la frontera entre el Tirol, Carintia y la región de Salzburgo, es una de las más poderosas lenguas de hielo que colmaron los valles alpinos durante la glaciación cuaternaria. (G. Mairani)



El Traunsee, formado por el Traun, en la región del Salzkammergut, es, con sus 191 m, el lago más profundo de Austria. En un islote unido a la orilla por un largo puente de madera, se eleva el Seeschloss (castillo del lago), del siglo XVI, donde, a fines del siglo XIX, vivió Johann Orth, sobrino de Francisco José, que tuvo que renunciar al rango de príncipe después de haber sido aspirante al trono de Bulgaria. (Marka)

Un país alpino

Con una superficie de 83.850 km² — alrededor de una sexta parte de España y el doble de Suiza —, el territorio austriaco ocupa todo el sector Norte del arco alpino oriental y una pequeña parte de la llanura danubiana. Al Norte de esta última se alza otra elevación, el Macizo de Bohemia, cuyas vertientes meridionales se encuentran en la frontera austriaca. El hecho de que el 80 % de toda la superficie territorial austriaca sea montañosa ha condicionado en gran medida los asentamientos y las actividades humanas, y por este motivo un panorama de Austria ha de comenzar, forzosamente, por una sumaria exposición de su orografía.

Desde la frontera Oeste con Liechtenstein a la oriental con Checoslovaquia, Austria comprende unos 570 km, casi completamente atravesados por una cadena de montañas que forma el esqueleto principal de su relieve. Al Este, desde el llamado "cuello" austriaco — es decir, desde la franja de territorio, de unos 50 km de anchura como término medio, que

se introduce entre Italia, Alemania y Suiza — hasta esta espina dorsal, se alinean, tanto al Norte como al Sur, otros grupos menores, que forman parte igualmente del arco alpino.

Partiendo de la extremidad occidental del país, las primeras elevaciones importantes que encontramos son las Rätikon y Silvretta, de las que sólo sus vertientes septentrionales pertenecen a Austria, y cuyo punto más alto es el Fluchthorn (3399 m). Yendo hacia el Este, se encuentra después el surco del Inn, que separa netamente los Alpes del Tirol, al Sur, de los Bávaros. Estos últimos tienen su cima máxima en el Zugspitze (2970 m), mientras que los Alpes del Tirol, situados al Sur del surco del Inn, poseen alturas mayores: 3774 m el Wildspitze, en el grupo de Ötztal, y 3499 m el pico de los Tres Señores (Dreiherrenspitze), en el grupo del Zillertal (Alpes Aurinos). Entre estos grupos se encuentra una depresión cuyo punto más bajo es el conocido paso del Brennero (1375 m).

En el punto en que termina el "cuello" — señalado al Norte por la curva con la

que el Inn sale del territorio austriaco, y al Sur por la Vetta d'Italia — empieza la cadena de los Tauros (Tauern), delimitada al Norte por los surcos de los ríos Salzach y Enns, y al Sur por los del Drava y, después, del Mur. Esta cordillera, que penetra hasta el corazón del país, comprende las cimas mayores de Austria, el Grossglockner (3798 m) y el Grossvenediger (3674 m), situados en la zona denominada de los Altos Tauros; más al Este, donde la cadena toma el nombre de Bajos Tauros, las cimas no alcanzan los 3000 m (Hochgolling, 2863 m), y yendo más hacia el Este, el relieve se hace cada vez menos acentuado (Hochschwab, 2278 m).

Al Norte de los Tauros se encuentran los Alpes Salzburgueses, cuyo punto culminante es el Dachstein (2996 m), que descienden hacia el Norte formando una serie de contrafuertes que se unen con las laderas meridionales de la meseta suabobávara, mientras que al Este se sueldan con los Alpes Austriacos. Estos últimos, denominados también Prealpes debido a su modesta altura — ya que no alcanzan los 2000 m — representan la última estribación del arco alpino, que termina con la Selva Vienesa (Wienerwald), en los límites del valle danubiano.

Al Sur de los Altos Tauros se alzan las cadenas de los Alpes Cárnicos y Karawanken, de formación más reciente y de carácter sedimentario. Las alturas de estas montañas, que pertenecen a Austria sólo en sus vertientes septentrionales, son

modestas y no alcanzan los 2000 m. Por el contrario, los grupos montañosos que flanquean al Sur los Bajos Tauros y el macizo del Hochschwab, junto al surco del río Mur, alcanzan alturas mayores; estos grupos constituyen los Alpes Estirios, que descienden en dirección Sudeste hacia la llanura húngara.

El panorama del relieve austriaco comprende asimismo montañas que no pertenecen al complejo alpino, como el macizo de la Selva Bohemia, cuyas estribaciones penetran en territorio austriaco al Norte del país, al otro lado del valle del Danubio. Esta amplia meseta, de escasa altitud (alrededor de 1000 m), se une en la frontera con Checoslovaquia al último borde meridional de las Alturas Moravas, y después desciende, entre los valles del Kamp y el Thaya, hacia el Este, al valle del río Morava.

En la extremidad oriental del país, finalmente, se encuentra la única llanura de todo el territorio austriaco, el Burgenland, una árida extensión que anuncia la gran llanura húngara.

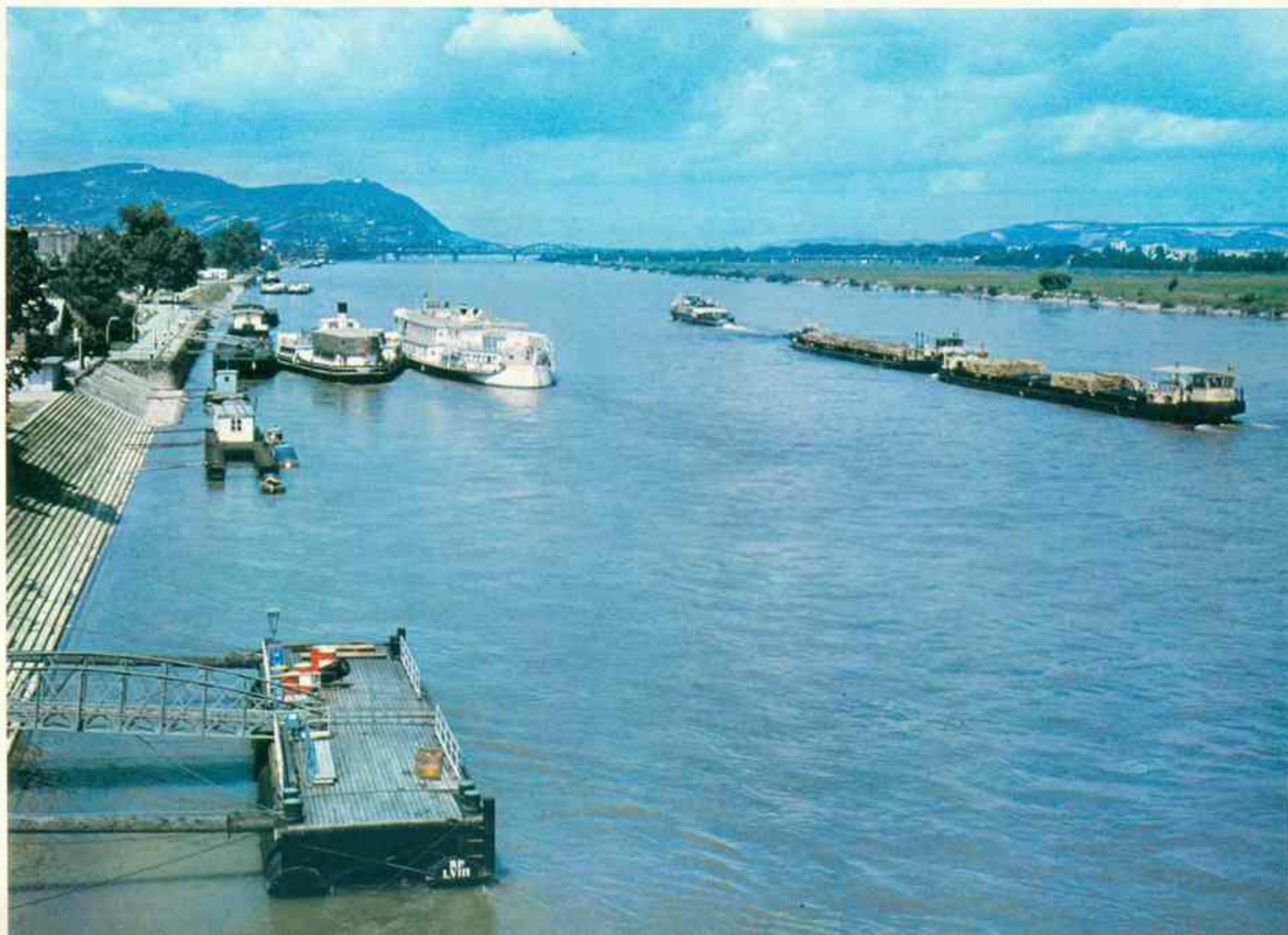
El "monopolio" del Danubio

La gran mayoría de aguas que discurren por territorio austriaco terminan por afluir en el Danubio. La estructura de esta cuenca fluvial es, por otra parte, muy compleja, ya que muchos de los numerosos cursos de agua austriacos efectúan bruscos y amplios rodeos a través de

un territorio netamente dibujado por el relieve, y alcanzan el Danubio tras haber efectuado recorridos muy tortuosos.

La única excepción al "monopolio" danubiano está constituido por las aguas de la región de la extremidad occidental del país, el Vorarlberg, situado en la frontera con Suiza. En este lugar, los cursos de agua confluyen en el Rin, que delimita una parte de la frontera entre los dos países y alimenta el lago de Constanza (Bodensee), una pequeña parte del cual se encuentra en territorio austriaco. En el Macizo Bohemio, en la frontera con Checoslovaquia, algunos cursos de agua van a confluír al Moldava. Se trata, de todos modos, de excepciones casi insignificantes, si se comparan con la masa total de la cuenca fluvial austriaca.

De casi 3000 km que recorre el Danubio a través de toda Europa centrooriental, desde sus fuentes en la Selva Negra hasta el amplio delta sobre el mar Negro, sólo 350 se encuentran en territorio austriaco. El río entra en Austria desde Alemania, inmediatamente después de Passau, atraviesa con un curso muy sinuoso toda la región septentrional y, tras describir una amplia curva que se inicia en las cercanías de Viena, sale de Austria en la zona denominada "puerta húngara"; delimita también, durante un cortísimo trayecto, la frontera con Checoslovaquia. De todos los grandes ríos austriacos que llevan sus aguas al Danubio, solamente dos — el Enns y el Traun — desembocan



El Danubio en las cercanías de Viena. Sólo 350 km de su curso discurren por territorio austriaco, pero al Danubio afluye la mayor parte de los ríos del país. Cerca de Viena, a poco menos de 1000 km de sus fuentes, el Danubio es ya un gran río, con un caudal de casi 2000 m³/seg. Constituye una vía de comunicación muy activa, que siempre ha tenido una considerable importancia en la vida y en la historia de Austria. (S.E.F.)

en él en territorio austriaco; los otros — y esta es otra particularidad del sistema fluvial austriaco — confluyen en el Danubio en localidades a veces muy alejadas de las fronteras del país.

El más importante de los afluentes danubianos que discurren por Austria es el Inn, río que nace en Suiza (Engadina), atraviesa el Tirol bañando Innsbruck, después se dirige hacia el Norte, atraviesa la frontera con Alemania, describe un amplio círculo en dirección al Este a través de la región bávara, y vuelve a dirigirse hacia el Norte delimitando durante un largo trayecto la frontera entre Austria y Alemania.

Enriquecido por las aportaciones del amplio depósito alpino, el Inn, que tiene un curso total de 510 km (226 en Austria), posee un importante caudal de agua de más de 800 m³ por segundo, es decir, aproximadamente la mitad del Danubio. En el punto en que comienza a delimitar la frontera entre Austria y Alemania, en las cercanías de Braunau, recibe las aguas del Salzach, el río de Salzburgo; este último curso de agua, que nace cerca del Brennero, también tuerce bruscamente hacia el Norte, tras haber recorrido un profundo surco alpino en dirección Oeste-Este, y delimita durante unos 50 km la frontera entre Austria y Alemania.

Además de los ríos mencionados, que son afluentes o subafluentes de la derecha del Danubio, en la vertiente Norte de los Alpes existen dos que confluyen en él por la izquierda y no nacen en la zona alpina:

el Kamp, que procede de la vertiente Norte de la Selva Bohemia, y el Morava, que nace en los montes Sudetes, en Checoslovaquia. Este último curso de agua no atraviesa Austria, sino que solamente delimita la frontera entre Austria y Checoslovaquia.

Al Sur de los Alpes los afluentes austriacos del Danubio nacen todos en aquella cordillera, y se caracterizan porque van a confluir a gran distancia del territorio austriaco.

El principal es el Drava (Drau), que nace en territorio italiano cerca del paso de Dobbiaco, discurre a poca distancia de la frontera meridional austriaca por el surco situado entre los Alpes Cárnicos y Karawanken y los Alpes Nóricos, y después — tras un recorrido de unos 200 km — entra en Yugoslavia. En este país, después de delimitar la frontera con Hungría, alcanza finalmente el Danubio en las llanuras de Voivodina. En territorio yugoslavo el Drava — que en Austria acoge varios afluentes, como el Isel, el Gail y el Möll — recibe las aguas de un río que nace y recorre durante más de 200 km el territorio austriaco, el Mur, que tiene sus fuentes en los Bajos Tauros. Este río presenta asimismo un trayecto atormentado: costea, en dirección Este, los Bajos Tauros y el Hochschwab; después tuerce bruscamente hacia el Sur a través de un valle transversal de los Alpes Estirios, y entra en territorio yugoslavo tras delimitar, durante un corto trayecto, la frontera. El último afluente danubiano de cierta im-

portancia al Sur del macizo alpino es el Raab, que alcanza el Danubio en Hungría, donde recoge las aguas de otro río austriaco, el Leitha.

Los lagos austriacos

País alpino como Suiza, Austria posee también una gran riqueza de aguas fluviales, pero no puede decirse lo mismo de los lagos, que no son numerosos como en Suiza, y tienen generalmente una superficie limitada. El único gran lago austriaco es el Neusiedl, en el Burgenland, en la frontera con Hungría (unos 200 km²), de escasa profundidad y en gran parte pantanoso; es el único lago no alpino del país. Situado en un paraje totalmente llano y desolado, no está exento, sin embargo, de cierto atractivo debido, sobre todo, a la gran variedad de pájaros raros que pueblan sus riberas. De los lagos alpinos el mayor es el Attersee (46,7 km²), en la Alta Austria, cerca de Salzburgo; a pocos kilómetros de él se encuentra el Traunsee, formado a partir del río homónimo. De menor superficie, pero muy sugestivos, son los lagos de Carintia, en el valle del Drava, de los que el mayor es el Wörthersee, con una superficie de unos 20 km².

Finalmente, pertenece a Austria una pequeña parte del lago de Constanza, en cuyas orillas surge la ciudad de Bregenz, capital del Vorarlberg; sus especiales condiciones climáticas y el sugestivo paisaje hacen de ella un importante y concurrido centro turístico.

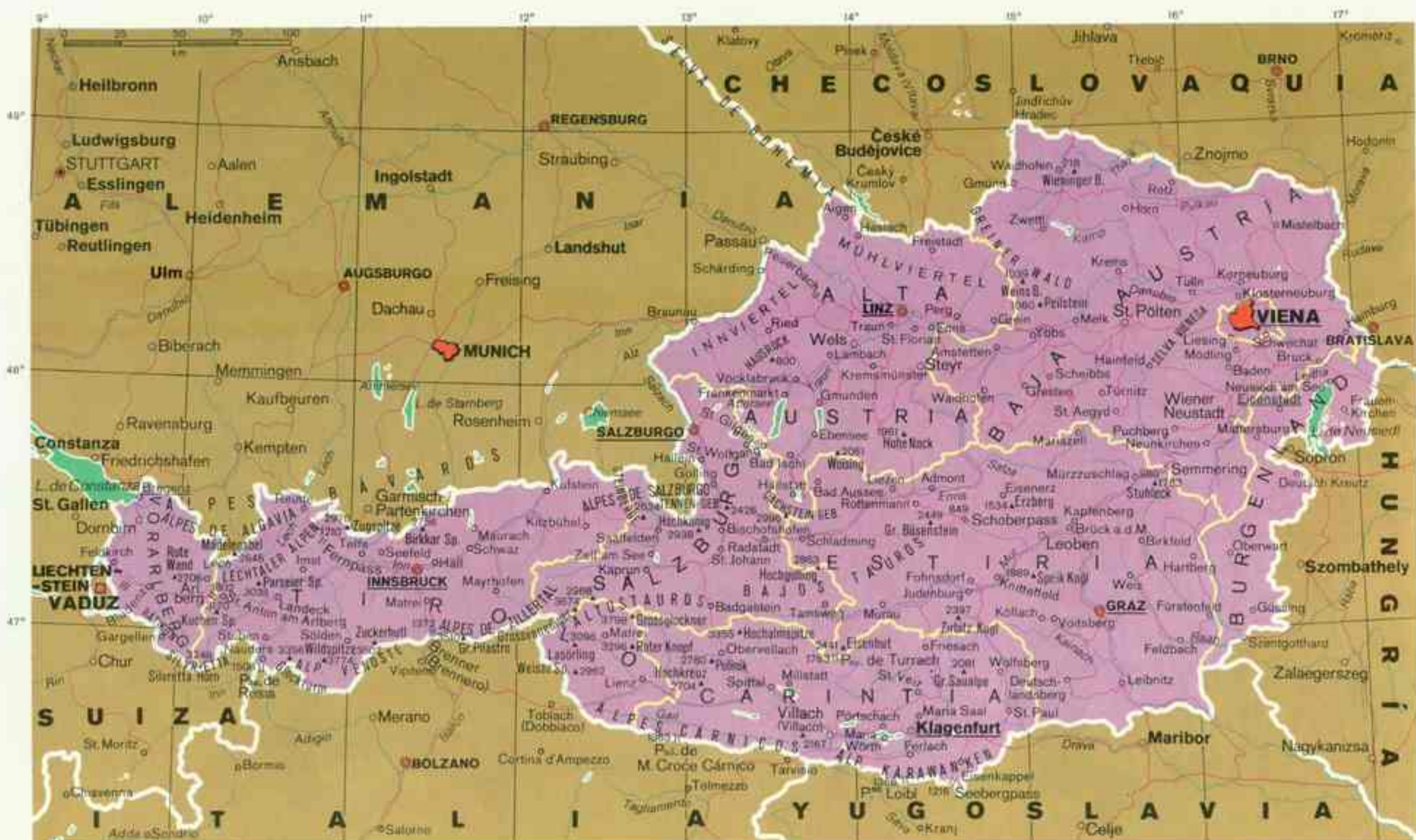
Las "puertas" de los Alpes

El gran número de pasos que, en varios puntos, permiten atravesar cómodamente las barreras montañosas, tuvieron en el pasado gran importancia para la vida económica y social del país, y la siguen teniendo en la actualidad. Partiendo del Oeste, los más importantes son el paso de Arlberg, entre el valle del Rin y el del Inn (1802 m); el Fernpass (1210 m), entre el valle del Inn y la meseta bávara; el paso de Radstadt (1738 m), entre los altos valles de Enns y el Mur, que más al Este se comunican también a través del Schoberpass (849 m); y el Semmering (980 m), entre los valles del Raab y el Leitha.

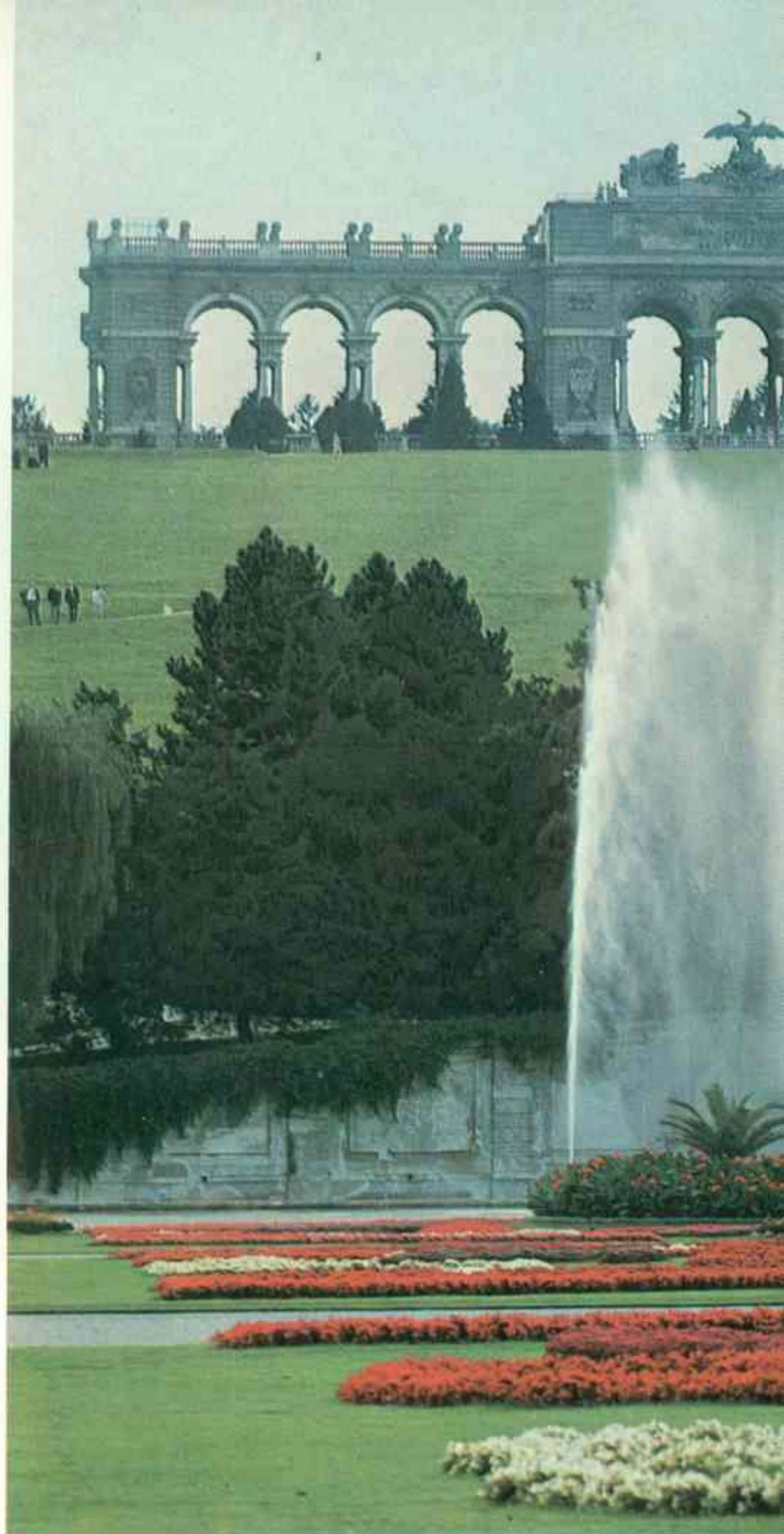
Los pasos que se abren a lo largo de la frontera Sur, hacia Italia y Yugoslavia, son numerosos y de particular importancia; además del Brennero, que es el más utilizado y pone en comunicación el Tirol y el valle de Pusteria, son muy conocidos el paso de Resia (1508 m), y el del monte Croce Carnico o Plöckenpass (1363 m), ambos en la frontera con Italia; en la frontera con Yugoslavia se abren, entre otros, el Seebergpass (1216 m) y el Radlpass (679 m).

El Inn es el mayor afluente austriaco del Danubio. Con sus 510 km de longitud, atraviesa Austria en su curso medio, en el corazón del Tirol (Inntal), donde pasa por Innsbruck. Tras haber bañado en un tramo Baviera, el río penetra de nuevo en territorio austriaco y constituye la frontera con Alemania hasta Passau, donde afluye al Danubio. (Titus)





Los componentes de una banda musical del Tirol, con sus pintorescos trajes, caracterizados por el sombrero adornado de plumas de pájaro. En Austria, las tradiciones folklóricas han mantenido intacta su fascinación y se han conservado celosamente como patrimonio nacional. La forma de los vestidos, que varía de una a otra región, y a menudo de pueblo a pueblo, sólo se ha modificado, en el curso de los siglos, en detalles mínimos. Los austriacos aún utilizan estos atavíos a menudo, sobre todo en fiestas típicas. (S.E.F.)



Algunos aspectos de la capital austriaca. Arriba, el Graben, con la columna de la Trinidad, elevada por Leopoldo I. La plaza, a la que se asoman hermosas casas y elegantes comercios, toma el nombre del foso (Graben) de la primitiva ciudad romana. Abajo: el salón rojo, una de las numerosas salas del Hofburg, antigua residencia imperial de los Habsburgo. A la derecha: el castillo del Belvedere superior, construido por el arquitecto L. von Hildebrand en 1714 para el príncipe Eugenio de Saboya, que convirtió el edificio en su residencia veraniega. En la foto grande del centro, la glorieta del parque del castillo real de Schönbrunn, espléndida residencia veraniega de los Habsburgo, en la periferia sudoccidental de Viena. Abajo, en el extremo derecho: fachada posterior del castillo de Schönbrunn, obra del arquitecto Fischer von Erlach (principios del siglo XVII). Aquí se desarrollaron acontecimientos históricos de trascendental importancia, entre ellos el Congreso de Viena, celebrado de 1814 a 1815. (S.E.F.-Ostuni-Fiore)





Vista de Salzburgo, junto al río Salzach. En primer plano, las torres de la catedral, construida en el siglo XVII por el arquitecto comasco Solari, según proyecto del vicentino Scamozzi. Es un ejemplo espléndido de la característica arquitectura barroca religiosa salzбургuesa. En la ciudad, cuna de Mozart, se celebra cada año un importante festival al que asisten aficionados a la música de todas las naciones. (Titus)

La formación del Estado

Habitada por tribus dispersas desde el Paleolítico — se han encontrado restos del paso del hombre por las cavernas de algunos valles alpinos, que se remontan a más de 3000 años a. de J.C. —, Austria acogió un asentamiento humano más denso hacia el año 1000 a. de J.C., cuando se inició el periodo denominado de Hallstatt. Hallstatt es un pequeño pueblo de Austria Superior, a orillas del lago homónimo, donde, en 1846, se descubrió gran número de objetos que demuestran un notable grado de civilización. Los hombres de Hallstatt, que probablemente desarrollaban ya intercambios comerciales con los pueblos situados al Norte de los Alpes, así como con Egipto y Oriente, a través del Adriático, eran de raíz iliria; más al Oeste se establecieron tribus de re-tios, que precisamente dieron su nombre a los Alpes Réticos, así como al macizo de Rätikon.

Hacia el siglo IV a. de J.C. se produjo una invasión de pueblos celtas que expulsaron o absorbieron a los ilirios y establecieron una serie de asentamientos, sobre todo en el valle del Danubio; en este lugar permanecieron en buenas relaciones con Roma hasta que, a finales del siglo I a. de J.C., su territorio fue anexionado pacíficamente por el Imperio Romano y constituyó una nueva provincia (Norico), cuya frontera Norte estaba delimitada por el Danubio. Aquí los romanos establecieron numerosas fortificaciones fronterizas, que después se transformaron en auténti-

cas ciudades de gran importancia para el control de las vías de tráfico a través de los Alpes: *Vindobona* (Viena), *Iuvavum* (Salzburgo) y *Lentia* (Linz) fueron algunas de ellas.

Terminada la dominación romana después de las invasiones bárbaras (hunlos, vándalos), Austria quedó prácticamente a merced de las posteriores oleadas de invasores, hasta que Carlomagno rechazó a los últimos ávaros y magiares, y convirtió el país en la Marca Oriental (Ostmark) de su Imperio (803). Sin embargo, a la muerte de Carlomagno volvieron desde el Este los húngaros, que sólo pudieron ser rechazados más allá del Danubio un siglo después, por obra de Otón I de Sajonia (955). En el año 976 Otón II asignó el territorio al conde Leopoldo de Babenberg, mediante un documento en el que el país era designado por vez primera con su nombre actual, *Österreich*, es decir "Estado de Oriente". El dominio de los Babenberg duró unos tres siglos, y en este periodo el país, además de engrandecerse hasta doblar su extensión, experimentó un largo proceso de estabilización que fijó definitivamente sus caracteres nacionales. La era de los Babenberg concluyó en 1246 con la muerte de Federico II el Belicoso. Tras un breve periodo en que el territorio fue disputado por varios príncipes, en 1282 el trono austriaco fue ocupado por Rodolfo de Habsburgo, con el cual se inició la dinastía que debía mantenerse tan sólida y estrechamente vinculada a Austria durante largos siglos. En 1437, Alberto de Habsburgo, que se había

casado con una hija del emperador Segismundo, recibió de éste los reinos de Hungría y Bohemia, y años más tarde él mismo fue elegido emperador del Sacro Imperio. Sus descendientes, ya fuera por conquista, herencia, y, sobre todo, por matrimonios ventajosos, lograron redondear y extender sus dominios considerablemente y convertir la familia Habsburgo en la más poderosa de toda Europa. Maximiliano I contrajo matrimonio con María de Borgoña, la hija y heredera de Carlos el Temerario. Así, este importante ducado pasó al dominio austriaco, y Felipe, hijo de Carlos y de María, casó con Juana, hija de los Reyes Católicos y heredera de Castilla y Aragón. El hijo de ambos, Carlos I de España y V de Alemania, el más grande de los Habsburgo, reunió así bajo su cetro el más vasto imperio del mundo. Su hermano Fernando heredó el patrimonio imperial y desde entonces sus descendientes los conservaron hasta 1918. Los acontecimientos de estos casi 700 años fueron demasiado complejos para que se puedan mencionar aquí, aun brevemente; basta pensar en el periodo comprendido entre 1438 y 1806, durante el cual los reyes de Austria fueron también emperadores, o en el papel de Austria en la época napoleónica, durante la Restauración y en las luchas por la independencia de los pueblos eslavos, de los húngaros y de los italianos. En cuanto a la historia contemporánea, comprende prácticamente tres periodos: el que siguió a la primera Guerra Mundial, durante el cual el país fue agitado



por violentas luchas sociales, como consecuencia de sus críticas condiciones económicas; los años comprendidos entre 1933 y 1945, iniciados con el asesinato del canciller Dollfuss a manos de los nazis, que en el año 1938 realizaron el *Anschluss* entre Alemania y Austria, y al año siguiente desencadenaron la segunda Guerra Mundial, de la que el país saldría semidestruido y desmembrado; y, finalmente, el período que se inicia en 1955, cuando el tratado de paz restituyó a Austria su soberanía y su independencia. A partir de esta última fecha, el país ha iniciado un duro trabajo de reconstrucción y de consolidación de las instituciones democráticas. Austria, que posee un estatuto de neutralidad permanente — reconocido por un tratado internacional —, es miembro de la ONU, de la Asociación Europea de Libre Comercio, del Consejo de Europa y de otras diversas organizaciones internacionales, como la Agencia Internacional de Energía Atómica, que tiene su sede en Viena desde 1957.

Los nueve "länder"

Austria es una república federal, constituida por nueve *länder*, circunscripciones territoriales administrativas autónomas. Cada *land*, dividido en distritos (*kreise*), formados a su vez por municipios (*gemeinden*), tiene un Gobierno propio, que emana de una Dieta regional elegida mediante sufragio universal.

Además de responder a criterios admi-

nistrativos, la división del país en *länder* refleja una situación real, originada tanto por factores geográficos como históricos y socioeconómicos. Una descripción de Austria partiendo de cada uno de sus *länder* es, por tanto, la más indicada para aprehender los diferentes aspectos étnicos y económicos del país.

El Vorarlberg

Región de la extremidad occidental del país, el Vorarlberg es uno de los más pequeños y el menos poblado de los *länder*: 2061 km² y poco más de 250.000 habitantes, que hablan el alemán con matices dialectales de tipo suizo, a diferencia de lo que sucede en los otros *länder*, donde se han conservado dialectos de tipo bávaro. La cercanía del territorio helvético no se advierte únicamente en la lengua. Muy industrializado, sobre todo en el campo de los recursos hidroeléctricos y de la industria algodonera, el Vorarlberg es — en su parte llana, orientada hacia el bajo curso del Rin y el lago Constanza — una región con características muy similares a las de muchos cantones suizos. Para que uno se sienta de verdad en Austria hace falta dejar atrás Bregenz, la capital, que surge a orillas del lago, y Dornbirn, la ciudad donde se celebra actualmente una de las más importantes ferias textiles europeas, para llegar a Feldkirch. Dominada por su viejo castillo, esta ciudad, situada en la desembocadura de la garganta prealpina del Ill, es la verdadera puerta

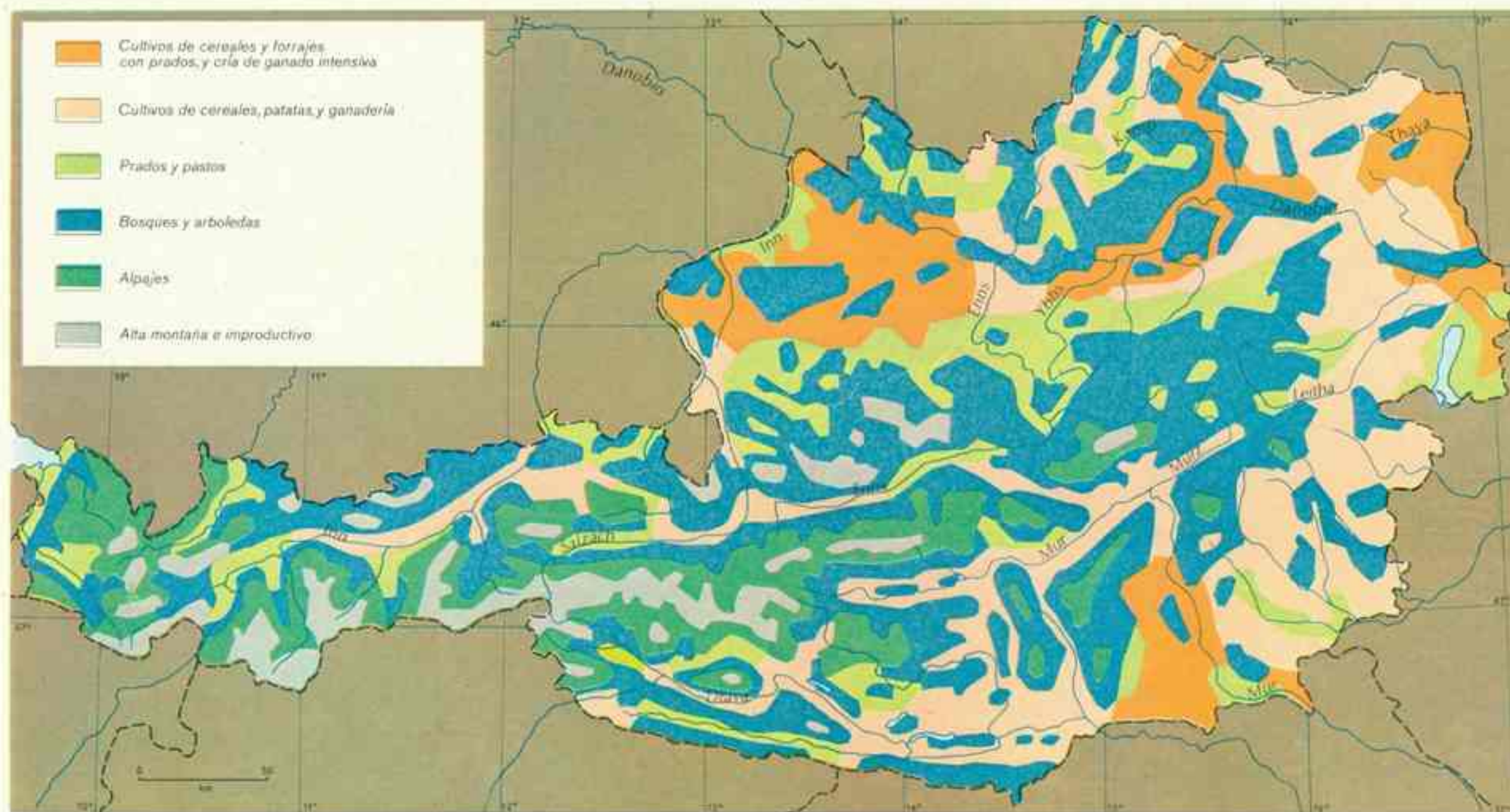
occidental de la República Austriaca.

Remontando el curso del río Ill se penetra en el Montafon, valle superior de este río, que se adentra profundamente entre el Arlberg al Nordeste y el Rätikon y el Silvretta al Sudoeste. En este lugar surgen grandes instalaciones hidroeléctricas, que producen en total más de mil millones de kWh al año. Estas actividades industriales no impiden a los habitantes dedicarse a la agricultura y a la ganadería, sector este último especialmente famoso por la calidad de una raza bovina muy estimada. Por lo demás, una de las características del Vorarlberg — a excepción de las zonas internas más pobres, situadas entre la selva de Bregenz y el Arlberg — es precisamente la coexistencia de una intensa industrialización y de una agricultura a cargo, muy a menudo, de los mismos obreros de las pequeñas fábricas textiles o mecánicas, que renuncian gustosamente a gran parte de su tiempo libre para cultivar su terreno.

El turismo es también activo. Al tradicional centro turístico del lago Constanza se han añadido, en los últimos tiempos, algunas localidades especialmente indicadas para las vacaciones y los deportes invernales, como Lech, Stuben y Gargellen.

El Tirol

Esta región (12.647 km² y unos 500.000 hab.) debe su nombre al castillo del Tirol, cercano a Merano, recordado por Dante, que lo llama *Tiralli* (*A piè de l'Alpe che*



UTILIZACIÓN DEL SUELO EN AUSTRIA. La superficie arable y dedicada a los cultivos arbóreos ocupa sólo el 19,9 % del territorio nacional. El 38,5 % está cubierto de bosques y el 27 %, de prados y pastos. La superficie sembrada se concentra, en sus tres cuartas partes, en la Austria danubiana, mientras que en la región alpina prevalecen las áreas dominadas por bosques y pastos de montaña. La vid está difundida especialmente en la zona danubiana y en la de las colinas. La producción agrícola cubre el 90 % de las necesidades del país que, no obstante, se ve obligado a importar cereales y productos hortofrutícolas.



En una pequeña península de la margen meridional del Wörther See, se asienta la localidad de Maria-Wörth, famosa como estación veraniega. En la parte más elevada de la citada península se halla la parroquia del siglo XII, importante santuario románico-gótico de dos naves.
(S.E.F.)

serra Lamagna sopra Tiralli, Inf. XX, 62-63), y que antiguamente constituía un Estado alpino que controlaba el Brennero. Totalmente alpino, el Tirol se extiende de Oeste a Este a lo largo del valle del Inn (Inntal), que describe en sus dos extremidades las acodaduras de Landeck y Kufstein. En su punto medio, el valle del Inn se cruza con el del Sill, abierto hacia el Brennero; en el lugar donde se encuentran los dos ríos se alza Innsbruck, que ha podido desarrollar así la función de fulcro del comercio que desde Baviera se dirigía hacia el valle de Isar en dirección al Sur, y al mismo tiempo del tráfico que, siguiendo el curso del Inn, unía Suiza con la región danubiana.

Región de paso, el Tirol, sin embargo, no vive sólo del comercio que lo atraviesa. La altitud media del valle del Inn, comprendida entre los 500 y los 800 m, el *föhn* que sopla frecuentemente y la exposición al sol de la vertiente izquierda, contribuyen a hacer de esa región una isla climática relativamente cálida, lo que favorece una próspera agricultura. Además de esta actividad, y del característico artesanado tradicional, se han desarrollado

en la posguerra una serie de iniciativas industriales de gran envergadura. La excepcional abundancia de agua, aunque lejos de aprovecharse al máximo, se utiliza para la producción de energía eléctrica, que se exporta a Baviera e Italia.

Una de las más importantes fuentes de renta de la región, si no la principal, es — y lo será todavía más en el futuro, según todas las previsiones — el turismo. Región rica en paisajes espléndidos, con localidades que pueden satisfacer las exigencias del turismo estival e invernal, el Tirol cuenta, además, con modernas instalaciones y con excelentes carreteras. Desde la capital, Innsbruck, ciudad alpina por excelencia, se puede llegar fácilmente a Seefeld, Sölden o Sankt Anton am Arlberg, al Oeste, o a Maurach, Zell y la tan conocida Kitzbühel, al Este. Además de ofrecer la posibilidad de alojarse y de practicar deportes, las numerosas localidades turísticas del Tirol poseen abundantes edificios monumentales, en especial castillos, monasterios y espléndidas iglesias góticas, como por ejemplo la de Schwaz.

Al Tirol pertenece también una peque-



El rico vestido de una muchacha del Vorarlberg, uno de los más pequeños "länder" austriacos. Los habitantes de esta región extremooccidental presentan algunas características comunes con sus vecinos suizos, en primer lugar la lengua, un alemán de marcado acento helvético. (Fiore)

ña región que formaba un todo con él y con el Tirol del Sur, hasta que este último pasó a Italia: se trata del llamado Ost-Tirol o Tirol del Este, constituido por el alto valle del Drava y por el valle del Isel, su afluente. A efectos administrativos forma parte del Tirol, al que, sin embargo, sólo puede llegarse directamente a través del territorio italiano; su capital es Lienz.

Salzburgo (Salzburg)

La región de Salzburgo (7154 km² y más de 380.000 hab.) ofrece un panorama físico y económico muy distinto. El territorio, que tiene más o menos la forma de una T invertida, comprende el alto y medio valle del Salzach y los altos valles del Enns y del Mur. Desde las impresionantes cimas de los Altos Tauros, al Sur, hasta la llanura que se extiende hacia la frontera bávara y la cuenca minera de Salzkammergut, no existe ningún aspecto del panorama austriaco que no esté representado en esta región.

Nacida de un Estado eclesiástico que duró más de mil años y que alcanzó gran importancia — debido, sobre todo, al control que ejercía sobre las vías de comunicación —, la región, junto a la capital y al principal río que la atraviesa, de-

be su nombre a los yacimientos de sal gema, que todavía se explotan. A pesar de que no está muy poblada, y de que aproximadamente una tercera parte de los habitantes reside en la capital, existen numerosas actividades industriales que han recibido un gran impulso, sobre todo en los últimos años. En este lugar se encuentra uno de los más potentes complejos hidroeléctricos del mundo, el de Kaprun, alimentado por dos embalses que en total suman 160 millones de m³. Uno de ellos está abastecido de agua por una gallería subterránea de 11 km de largo que, desde la vertiente meridional de los Tauros, le aporta las aguas del glaciar del Pasterze.

Gran importancia económica tienen también las aguas termales de la región de Salzburgo. En los manantiales del valle de Gastein, por ejemplo, existen grandes complejos hoteleros y residenciales. Además de este turismo, que podemos considerar especial — a Badgastein y Bad Hofgastein se acude, sobre todo, en busca de alivio para los dolores reumáticos y artríticos —, también está muy desarrollado, obviamente, el turismo "normal", atraído por las bellezas naturales y artísticas de la región. El peregrinaje a Salzbur-

go, ciudad natal de Mozart, es una etapa obligada, sobre todo para los amantes de la música, ya que es la sede de un festival anual dedicado al gran compositor, en el que participan los más ilustres intérpretes contemporáneos.

Carintia (Kärnten)

En esta región (9533 km² y 522.600 hab.), la más meridional de Austria, existen las mejores condiciones climáticas del país. La gran cuenca por la que discurre el Drava está protegida por la cresta de los Alpes Cárnicos y Karawanken al Sur, y por el baluarte de los Tauros al Norte. Región intensamente comercial en el pasado, Carintia se encuentra hoy en una posición bastante externa respecto a los grandes ejes de comunicaciones, y vive sobre todo de su floreciente agricultura, a la que se dedica la mayor parte de sus habitantes. Existe también, no obstante, una discreta actividad industrial: en la zona situada alrededor de Villach se extraen minerales de hierro, plomo, cinc y magnesita, y en varios centros se encuentran industrias que utilizan la abundantísima madera de los bosques carintios. Klagenfurt, capital de la región, es la sede de una feria anual de la madera que es la más importante en este sector en toda la Europa Central.

Entre sus atractivos turísticos, aparte de los habituales paisajes alpinos y las estaciones de deportes invernales, destacan los lagos, especialmente el de Wörther, cerca de Klagenfurt.

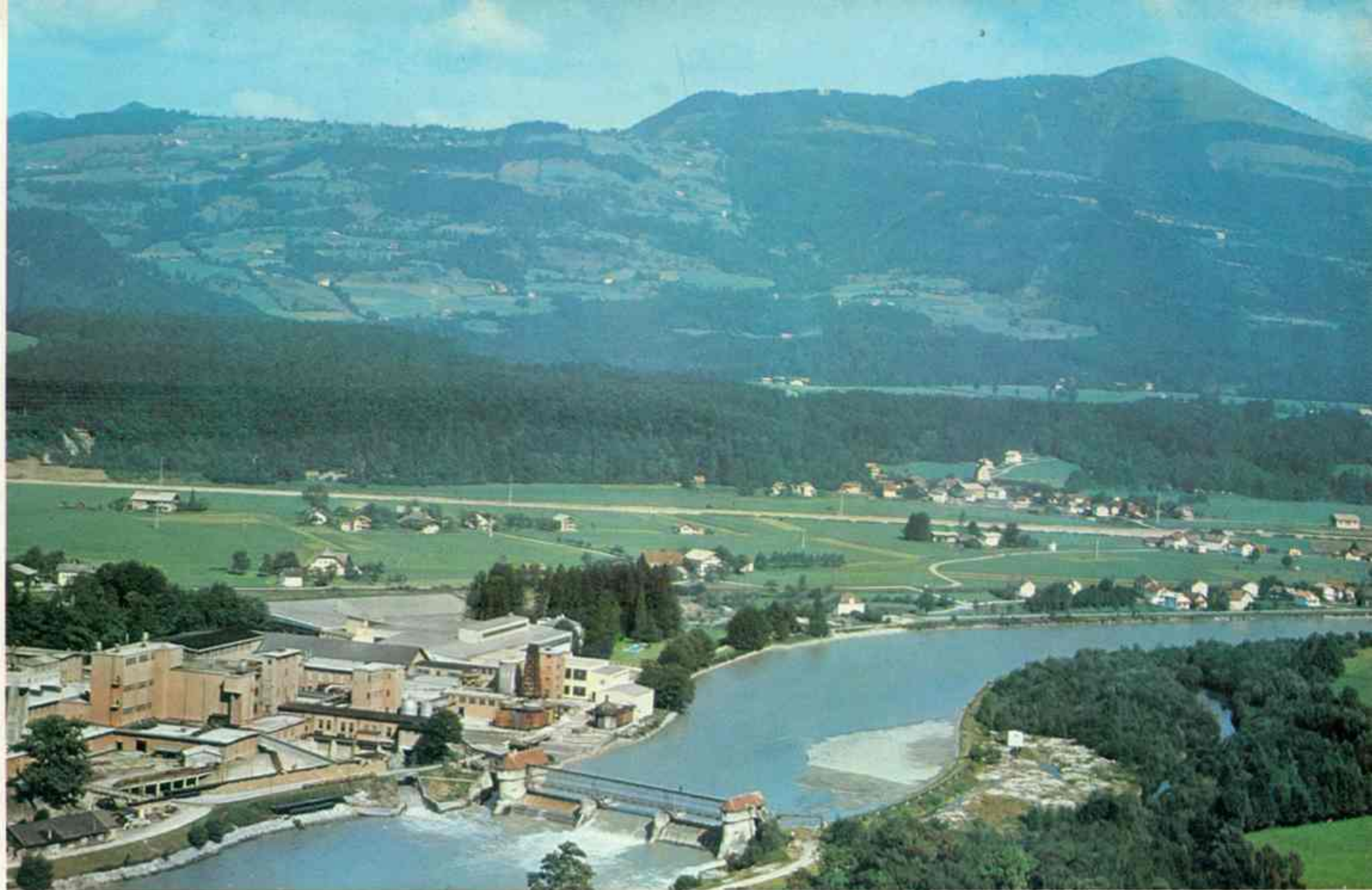
Estiria (Steiermark)

Segunda región de Austria por su extensión, Estiria (16.386 km² y aproximadamente 1.184.800 hab.) es conocida como la "provincia verde", tanto por sus bosques, que cubren más de la mitad del territorio, como por sus prósperos cultivos, pastos y huertos, que tiene una decisiva importancia en la economía estiria. La ganadería se practica en gran escala; además de los bovinos, son muy apreciadas la volatería estiria y la robusta raza local de caballos de tiro.

En el territorio estirio se abren grandes valles donde existen numerosos asentamientos. El más importante es el valle del Mur, que corre a lo largo de las laderas meridionales de los Bajos Tauros y tuerce después bruscamente hacia el Sur, hacia las laderas del macizo de Hochschwab. En su curso pasa por Graz, la segunda ciudad austriaca en cuanto a número de habitantes, y por muchas pequeñas ciudades en que se encuentran activos centros industriales, sobre todo siderúrgicos, ya que la parte septentrional de Estiria es muy rica en minerales de hierro; sus mi-

Klagenfurt, capital de Carintia, se asienta en la llanura que se extiende en la confluencia de los ríos Glan y Gurk. En primer plano, el Rathaus (ayuntamiento); en el centro de la foto, las dos torres menores corresponden a la renacentista Landhaus, el principal edificio de la ciudad, concluido en 1590 por el luganés G. A. Verda. A la izquierda, el campanario de la Heiligengeistkirche. Al fondo, se ve el de la Pfarrkirche. (S.E.F.)





nas, especialmente las de Erzberg, a cielo abierto, son conocidas y explotadas desde hace siglos, y por consiguiente existe una tradición en la elaboración del hierro (los aceros de Estiria), que desde las antiguas fraguas se ha transferido a los grandes complejos industriales. Otros minerales existentes en Estiria son el lignito (Köflach) y la magnesita, aislante para altos hornos exportado a todo el mundo.

La presencia de minas e instalaciones industriales no ha perjudicado el turismo; existen en Estiria unas 200 localidades climáticas que atraen a numerosos viajeros. Una de las curiosidades de la región la constituye el traje estirio, que muchos habitantes del lugar visten normalmente; se trata del característico terno gris con solapas y galones verdes, considerado en toda Austria como el atuendo nacional por excelencia.

Alta Austria (Oberösterreich)

Limitada por Estiria, Salzburgo, la frontera alemana y checoslovaca y la Baja Austria, esta región (11.979 km² y 1.201.600 hab.) es la primera que atraviesa el Danubio al entrar en territorio austriaco, en el lugar en que se le unen el Traun — procedente de la zona de los lagos, Salzkammergut, en la frontera con



La abadía benedictina que domina la antigua localidad de Melk, en la margen derecha del Danubio, en la Baja Austria. El impresionante edificio es el mayor monasterio del país, y constituye uno de los testimonios más significativos del barroco en Europa. Fundada en el siglo XII, la abadía, tras su esplendor medieval, conoció una época de fortuna variable a causa de las constantes luchas religiosas que se produjeron y de las invasiones de los turcos otomanos. Después se reconstruyó en su forma actual, entre los años 1702 y 1749, según un proyecto debido al arquitecto Prandtauer. (S.E.F.)

El valle del Salzach, en Hallein. El nombre de este afluente del Inn, así como el de la cercana cuenca del Salzkammergut y el de la capital de la región, Salzburgo, procede de los yacimientos de sal gema, numerosísimos en esta zona. En Hallein existen algunos conocidos desde la época prerromana que siguen siendo explotados hoy en día.

(S.E.F.)

Viena: la Kärntners-trasse, que une la plaza de San Esteban con el Ring, o sea el conjunto de las grandes avenidas circulares abierto en la segunda mitad del siglo pasado. Es la calle más elegante de la ciudad, flanqueada por comercios de lujo, hoteles, bancos, oficinas y los locales más concurridos.

(Titus)



Salzburgo — y el Enns. La presencia de fértiles terrenos llanos favorece la agricultura, desarrollada en grandes haciendas características denominadas *Vierkanthöf*. A pocos kilómetros de Linz, capital de la región y tercera ciudad de Austria, se encuentra Wels, una pequeña localidad donde se celebra anualmente una feria de fin de verano que comprende una fiesta popular tradicional y una importante exposición de la producción agrícola local. Antiguo centro comercial de origen romano (*Ovilaba*) junto al Traun, Wels todavía conserva en su perímetro una serie de edificios góticos y barrocos, así como un castillo del siglo XVI. Otra ciudad con abundantes edificios monumentales de varias épocas, y dominada también por la mole de un famoso castillo, es Steyr, célebre ya en la Edad Media por sus tradiciones artesanas en el campo metalúrgico. En esta ciudad, situada en la confluencia del río homónimo con el Enns, en una zona conocida por sus minas de hierro, se encuentra una famosa fábrica de armas

(fusiles y carabinas Mannlicher) que entre las dos Guerras Mundiales inició la producción de motores y automóviles. El panorama económico de la región comprende, además de las VOEST (Vereinigte Österreichische Eisenund Stahlwerke, Herrerías y Acerías Austriacas Reunidas), una gran factoría química productora de nitrógeno y la mayor instalación austriaca para la producción de aluminio. Las localidades de interés turístico son numerosas, sobre todo en el Sur, desde Sankt Wolfgang, donde se encuentra el hotel "Caballito Blanco", célebre por la conocidísima opereta del mismo nombre, al pueblo de Hallstatt, con su necrópolis prehistórica. Desde aquí se puede ir, en funicular, hasta el glaciar de Dachstein, desde donde se goza de la visión de más de trece lagos y lagunas situados en una encantadora región alpina.

Baja Austria (Niederösterreich)

Dividida casi por la mitad por el bajo curso del Danubio austriaco, esta región es la más extensa y poblada del país (19.170 km² y 1.365.000 hab.). Es también la más rica en recuerdos históricos y la más próspera económicamente, dado que la naturaleza del terreno, el clima, los recursos del subsuelo y la presencia de la gran vía de agua del Danubio, permiten gran número de actividades. "Granero de Austria", más de la mitad de la superficie de este *land* está cultivada. Es famoso por sus pastos, sus cereales y, sobre todo, por los vinos del valle danubiano y de las zonas que rodean Viena (Gumpoldskirchen, Pfaffstätten y Bad Vöslau). En una amplia franja que circunda la capital — que constituye un *land* por sí misma, además de ser capital regional de la Baja Austria —, y sobre todo al Sur y al Este, se concentra el mayor número de instalaciones industriales.

En esta zona se encuentran las mayores industrias químicas, mecánicas y textiles del país. Al Nordeste de Viena, junto a Zistersdorf, se sitúa la mayor parte de los yacimientos petrolíferos austriacos. Las abundantes reservas de ese combustible con que cuenta el país — Austria ocupa el tercer lugar de Europa — le permiten no tener que depender de la importación.

La Baja Austria es también la región donde se encuentra, desde tiempos muy remotos, el mayor número de establecimientos urbanos, a causa de sus cómodas vías de comunicación y de comercio. Se explica así la existencia de numerosos centros históricos, como Sankt Pölten, Melk, Krems y otros. Ampliamente transitable, esta región estaba al mismo tiempo muy abierta a las invasiones, que fueron numerosas en varias épocas. Para defenderse contra los invasores, se levanta

LA REGIÓN DE VIENA. La romana "Vindobona", convertida en el siglo XV en el centro político, comercial y financiero del inmenso Imperio. Su decadencia, iniciada en el año 1918, cuando quedó como capital gigantesca de un pequeño Estado, continuó hasta después de la última guerra. Hoy, sin embargo, la ciudad se ha recuperado en parte y casi ha alcanzado de nuevo el esplendor que conoció en el pasado.

taron numerosos castillos, fortalezas y abadías, construidos en lugares elevados y provistos de inexpugnables murallas. La presencia de estos restos históricos atrae anualmente a gran cantidad de turistas austriacos y extranjeros, dando lugar a una actividad que, si bien no predomina sobre la industria y la agricultura, ocupa un puesto destacado en la economía regional.

El Burgenland

Región del extremo oriental del país, limitada por la Baja Austria al Noroeste, Estiria al Sudoeste y la frontera con Hungría al Este (así como dos breves tramos de las fronteras con Yugoslavia, al Sur, y con Checoslovaquia, al Norte), el Burgenland es la penúltima región austriaca por su extensión y población (4965 km² y 267.300 hab.), después del Vorarlberg. Una gran parte del territorio está ocupado por las laderas de los Alpes Estirios y por los montes cristalinos de Leitha; sin embargo, se considera como paisaje típico del Burgenland (cuyo nombre significa "país de castillos", que son numerosísimos en esta tierra fronteriza expuesta a las invasiones de los húngaros) la gran llanura esteparia, abierta hacia los grandes espacios del Este. Región agrícola, el Burgenland posee una importante producción hortofrutícola. En las laderas de las colinas crece también la vid, que proporciona varias calidades de vinos muy apreciados. Entre los numerosos atractivos turísticos de la región, el primer puesto corresponde al extenso lago Neusiedl, de orillas cubiertas de juncos, y en cuya margen se han instalado con discreto éxito varias estaciones balnearias. La capital de la región es la pequeña y graciosa ciudad de Eisenstadt, donde está sepultado el gran compositor austriaco Franz Joseph Haydn.

Viena (Wien)

El último de los nueve *länder* austriacos está constituido por la ciudad de Viena, que a causa de sus características especiales tiene el privilegio de ser, al mismo tiempo, el más pequeño (415 km²) y el más poblado (1.641.000 hab.). La capital, cuyas dimensiones actuales son naturalmente desproporcionadas a la extensión y población de todo el país (más de la cuarta parte de los austriacos son vieneses), debe su desarrollo al hecho de haber sido capital del Imperio Austrohúngaro y residencia imperial. De su pasado glorioso quedan innumerables manifestaciones arquitectónicas, que le dan un aspecto inconfundible; los edificios y monumentos de todas las épocas, fundidos armoniosamente, hacen de Viena una ciu-



dad que, con justicia, se considera una de las más bellas del mundo.

A su paso por Viena, el Danubio se divide en tres brazos: el denominado "Canal", límite de la Viena antigua hacia el Norte; el Viejo Danubio; y el Danubio propiamente dicho, cuyo curso se rectificó en 1868 y se encauzó entre altos diques. La capital está bañada, además, por un pequeño río, el Wien, que hoy día está casi completamente cubierto. El centro de la ciudad, cuyos orígenes se remontan a la época romana, está situado alrededor de la plaza en la que se levanta la famosa catedral de San Esteban (*Stephansdom*), obra maestra de la arquitectura gótica austriaca. Este sector central de Viena (*Innere Stadt*) está delimitado por un círculo de avenidas que tiene un nombre famoso: el Ring ("anillo"), construido en la segunda mitad del siglo XIX. Un segundo anillo de bastiones, más externo, delimita los barrios, residenciales ochocentistas, que poseen abundantes residencias principescas e iglesias; más allá de este cír-

culo (*Gürtel*), se extienden finalmente los barrios edificados a finales del siglo XIX y en el XX, con numerosas instalaciones industriales.

Una característica de Viena, cuyo asentamiento alcanza las laderas de la Selva Vienesa, el bosque cantado por el célebre vals, es la abundancia de parques y jardines; el más famoso es el Prater, y el más reciente es el complejo surgido al otro lado del Danubio después de la segunda Guerra Mundial, dominado por la altísima Donauturm, una torre panorámica de 252 m de altura. Además de las zonas verdes comprendidas en su perímetro, Viena tiene a su alrededor una franja de bosques que representan un insustituible "pulmón" natural; hacia allí se vuelca, cada fin de semana, una gran cantidad de vieneses que beben el vino local, escuchan música folklórica y frecuentan las *heueringen*, las típicas hosterías, o bien gozan de los beneficios de las aguas termales de Mödling y Baden. Son estas costumbres las que revelan la típica *Gemütlichkeit*, la

Viena; en el panorama de la ciudad destaca la gran mole de la catedral de San Esteban, la iglesia gótica más bella de Austria, dominada por los 136 m del pináculo de la torre llamada familiarmente por los vieneses "Steffl" (Estebanillo). La iglesia sufrió gravísimos daños en el curso de un bombardeo en abril de 1945, y no se reabrió hasta siete años después.

(C.E.I.)

Innsbruck: el Techo de Oro (Goldenes Dachl), obra de Nikolaus Türling el Viejo, se ha convertido en el emblema de la ciudad. Se trata de un balconaje cubierto por un techo de láminas de cobre dorado, en la fachada del palacio de la Residencia, construido en 1500 por orden del emperador Maximiliano I de Austria.

(Titus)



proverbial jovialidad y cordialidad austriaca (aunque, en realidad, el término no es traducible con una sola palabra, y expresa un modo especial de ver y sentir).

Ciudad alegre, Viena es también activa. Las industrias (mecánicas, textiles, químicas, petrolíferas, del calzado y del vidrio), el turismo, favorecido por las bellezas artísticas y naturales, y las actividades relacionadas con su papel de centro cultural, son otros tantos elementos positivos de una economía que ha atravesado momentos muy difíciles pero que ha logrado, sobre todo en tiempos recientes, una vigorosa recuperación.

Las otras ciudades

Estado "macrocéfalo", con una capital desproporcionada respecto al número total de habitantes del país, Austria sólo

posee, además de Viena, cuatro ciudades que superen los 100.000 habitantes: Graz, capital de Estiria, Linz, en la Alta Austria, y Salzburgo e Innsbruck, en el Tirol.

El nombre de Graz (253.000 hab.) deriva del término esloveno *gradec*, que significa "fortaleza", ya que esa era la función del asentamiento establecido en las orillas del Mur hacia el año 1000, destinado a cerrar el paso a las invasiones musulmanas. En la época romana, no obstante, existía ya en la zona un centro minero que explotaba los yacimientos vecinos de los Alpes Estirios.

Próspero centro comercial en la Edad Media, Graz está embellecida por numerosos monumentos, entre los que destaca la típica torre del Reloj (siglo XIV), símbolo de la ciudad, que domina el panorama desde una elevación en la que existen

todavía restos de la antigua fortaleza. La economía local sigue siendo la típica de una ciudad mercado; a la actividad comercial se une la de varias industrias, entre las que ocupa el primer puesto la siderurgia.

Linz (205.800 hab.), capital de la Alta Austria, es un centro industrial y puerto fluvial sobre el Danubio. Fundada por los romanos (*Lentia*), fue uno de los puntos clave de la "ruta de la sal", que desde Salzkammergut se dirigía hacia el Norte, y en la Edad Media ejerció la función de plaza fuerte. De este período restan insignes monumentos, como la iglesia de San Martín (*Martinskirche*), que se remonta al siglo VIII. Entre los edificios de épocas posteriores destaca la iglesia barroca de los capuchinos, donde está enterrado el caudillo italiano Raimondo Montecuccoli, que al frente de las banderas imperiales batió a los turcos en el Raab. El centro medieval, en la orilla derecha, está unido, mediante el larguísimo puente de los Nibelungos (*Nibelungenbrücke*), a la orilla opuesta, donde se encuentra el suburbio industrial de Urfahr, sede de grandes complejos siderúrgicos y químicos. Linz es, además, el mayor puerto fluvial de todo el país.

Salzburgo (en alemán Salzburg, unos 120.200 hab.) es una de las más bellas ciudades austriacas. Nacida también en la "ruta de la sal", en las cercanías del municipio romano de *Iuvavum*, después destruido por los bárbaros, fue reconstruida, con su nombre actual, por el obispo Ruperto; desde entonces hasta 1803, fue gobernada por obispos príncipes que la embellecieron con muchos y hermosos monumentos, de los que el más impresionante es, sin duda alguna, el *Hohensalzburg*, una maciza fortaleza que domina la ciudad desde una elevación situada en la orilla del río Salzach.

Hasta el final de la segunda Guerra Mundial, Salzburgo tenía menos de una tercera parte de sus habitantes actuales. Las instalaciones industriales y la construcción de líneas férreas y carreteras provocaron entonces un rápido crecimiento, al que indudablemente no fue ajena la creación, en 1920, del famoso festival de música en honor de su hijo más ilustre, Wolfgang Amadeus Mozart. Al atraer a un gran número de aficionados a la música, el festival contribuyó al descubrimiento de esta encantadora ciudad, que a sus bellezas artísticas une un gran número de atractivos naturales. Otra muestra de la fortuna de Salzburgo como centro cultural es la presencia de un *Kongresshaus*, donde se celebran con mucha frecuencia congresos de arte, ciencia y política.

En los últimos cincuenta años, Innsbruck (113.500 hab.), capital del Tirol, ha

experimentado también un gran aumento de su población, la cual se ha doblado ampliamente desde 1920. El fenómeno se debe en parte a un factor político (muchos tirolese del Sur acudieron a esta ciudad para adoptar la ciudadanía austriaca, cuando su territorio pasó a Italia), y en parte al desarrollo de las líneas de comunicación, de las que Innsbruck constituye un nudo de importancia capital para Austria. Nacida a corta distancia del punto en que se encontraba un pequeño centro romano (*Veldidena*), Innsbruck tuvo su período de máximo esplendor entre los siglos XIV y XVII, cuando fue una de las residencias de los Habsburgo del Tirol; de aquella época se conservan muchos restos en la arquitectura del centro de la ciudad, situado en la orilla derecha del Inn. En la ciudad nueva, en la orilla opuesta, se encuentran numerosas industrias (especialmente mecánicas). Situada en el centro de una zona poblada de atractivos naturales, la ciudad tiene gran importancia turística. En Innsbruck convergen las vías de comunicación que conducen a algunas de las más sugestivas localidades del Tirol, frecuentadas sobre todo por los amantes de los deportes invernales.

Economía austriaca

A propósito de la economía austriaca, se ha hablado a menudo de "milagro", y en efecto, el término no es exagerado si se piensa en la importancia de las crisis que en sólo treinta años han afectado duramente al país. Actualmente, el panorama económico ofrece, en conjunto, perspectivas alentadoras, tanto en el sector agrícola como en el industrial.

Por lo que se refiere a la agricultura, el dato de mayor interés es el alto porcentaje de autarquía de que es capaz el país, a pesar de la relativa escasez de terreno cultivable. En efecto, casi el 15 % de la superficie territorial es improductiva, y el 38,5 % está cubierta de bosques. Los más importantes productos agrícolas son, en primer lugar, el trigo (10.500.000 q), el centeno (más de 4.100.000 q), la cebada (7.700.000 q) y el maíz (casi 4.000.000 q). Óptimos resultados se obtienen también con los cultivos de patata (unos 35 millones de q) y de remolacha; de esta última se obtienen 3.000.000 de quintales de azúcar. La producción anual de vino es de 2 millones y medio de hectolitros.

La situación en el sector ganadero es excelente (alrededor del 27 % del territorio austriaco está constituido por prados y pastos), y llega incluso a alimentar una buena exportación. Existen 2,5 millones de bovinos, de los que aproximadamente la mitad son vacas lecheras, casi 3 millones de porcinos y más de 10 millones de

cabezas de volatería. Un sector especial es el de los equinos (unas 70.000 cabezas), de los que se crían en Austria apreciadas razas de tiro.

La amplia superficie forestal alimenta una próspera industria de la madera, parte de cuya producción se exporta: en total, se superan los 11 millones de m³ al año, la mayoría de los cuales proceden de coníferas, en especial de abetos. Casi medio millón de personas vive, directa o indirectamente, de los productos forestales, que son utilizados en varios sectores. Las papeleras producen casi 850.000 toneladas anuales de papel, una quinta parte del cual se destina a los periódicos.

En el sector de los recursos minerales, el país goza de buenas posibilidades. Además de la sal (aproximadamente 500.000 t), extraída de las milenarias minas; de la magnesita, cuya producción es la tercera del mundo, con 1.600.000 t, y del hierro (1.200.000 t de metal extraído), existen

también cantidades económicamente rentables de plomo, cinc, antimonio, grafito y volframio. A estos minerales se añaden los utilizados como fuente de energía: el petróleo (2.800.000 t) en primer lugar, seguido del gas natural (1500 millones de m³) y el lignito (unos 4 millones de t). Estas fuentes de energía no impedirían, sin embargo, un balance total deficitario si el país no dispusiera de enormes posibilidades, hasta ahora sólo parcialmente explotadas, en el campo de la energía hidroeléctrica. Las centrales hidroeléctricas austriacas tienen una producción que roza los 26 millones de kWh; no obstante, si las cuencas fuesen plenamente explotadas, esta cifra podría ser aumentada en un 200 %. En el sector industrial destaca, en primer lugar, la siderurgia y la mecánica. En aquella las cifras más interesantes son las correspondientes a la producción de arrabio y ferroaleaciones (unos 3 millones de t), de acero (casi 4 millones de t) y de



Graz: la Hauptplatz, animado centro de la vida ciudadana. Al fondo, el Rathaus (ayuntamiento). Graz es la capital de Estiria y la segunda ciudad de Austria. Se la llama "ciudad verde" debido a su espléndida posición junto al Mur, en un paisaje de suaves colinas. Su nombre deriva del eslavo "gradeč" (fortaleza). El primitivo asentamiento tuvo su origen en un puesto militar avanzado para defenderse de las invasiones de los turcos otomanos. (Mairani)

aluminio (130.000 t); este último, al estar agotadas las minas de bauxita austriacas, se extrae del mineral importado. En lo que se refiere a la industria mecánica, en la que Austria posee una sólida tradición, las ramas más importantes son las de maquinaria pesada, instalaciones siderúrgicas, máquinas para la extracción de petróleo, máquinas herramienta y cojinetes de bolas. Entre los vehículos de motor, destacan las motocicletas y los diversos tipos de *scooters*; la producción de automóviles (con licencia italiana, pero mecánica austriaca) es numéricamente limitada, mientras que alcanzan un notable éxito los tractores y los vehículos especiales industriales.

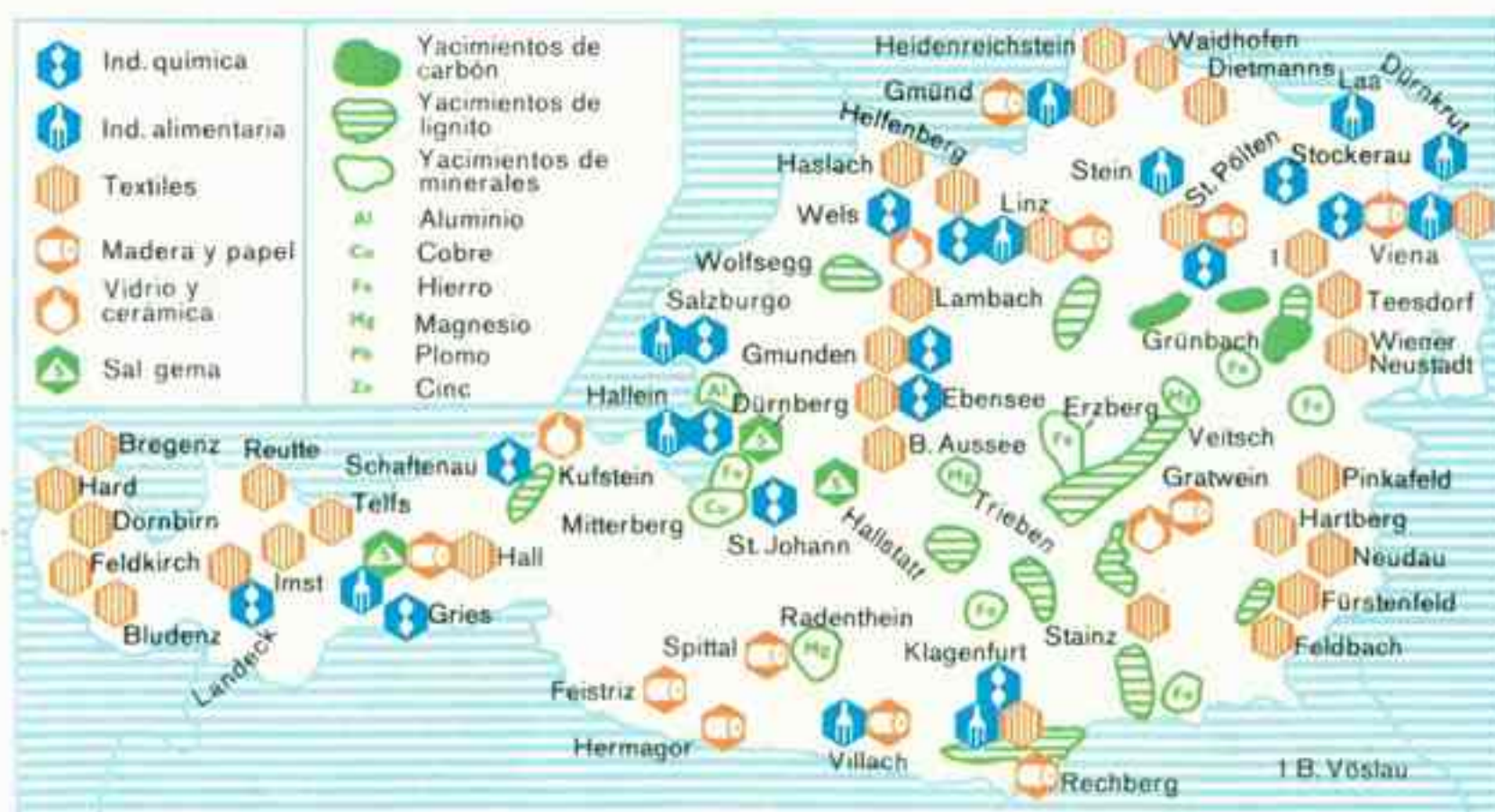
El panorama del resto de las actividades industriales resulta bastante diversificado. Austria, caso raro en un pequeño país, produce casi todo, si bien, como es natural, no hasta el punto de que su economía sea autosuficiente. Por el contrario, el intercambio con el exterior está en continuo aumento, con una balanza en la que la importación supera ligeramente la exportación. A este balance concurren de forma sustancial las entradas derivadas del turismo, que se ha revelado en los últimos años como una de las fuentes prin-

Lin: la Hauptplatz, con la columna de la Trinidad, mandada erigir en 1723 por Carlos VI en acción de gracias por haberse alejado los peligros de la peste y de la invasión turca. El centro de Linz, situado en la margen derecha del Danubio está unido, mediante un largo puente de 208 m, al suburbio industrial de Urfahr. El puerto fluvial, el mayor del país, así como las múltiples actividades en diversos sectores (sobre todo en el siderúrgico y en el químico), dan a la ciudad notable importancia. (S.E.F.)



MINAS E INDUSTRIAS DE AUSTRIA.

El subsuelo austriaco encierra óptimos recursos de hierro, plomo, magnesita, cobre y lignito, que han permitido el desarrollo de las industrias siderúrgicas y mecánicas desde la época del Imperio. Existen también muy buenas reservas petrolíferas, pero debe procurarse limitar la producción, con el fin de no agotar demasiado pronto los yacimientos. Entre las industrias características, figuran las de la madera, la cerveza y la fabricación de instrumentos musicales.



cipales de ingresos. Desde que el país ha reconquistado su propia unidad, y la política de absoluta neutralidad ha abierto sus fronteras tanto al Este como al Oeste, la afluencia de turistas se ha reanudado y aumenta constantemente. Las instalaciones hoteleras no alcanzan la altura de las suizas, pero poseen un buen nivel, sobre todo en los centros más importantes. Las comunicaciones son buenas: 5929 km de líneas férreas (2300 electrificados) y 31.649 km de carreteras, de los que 429 corresponden a autopistas, cuyo tronco principal es la gran transversal destinada a unir el Este del país con la autopista europea que va de Baviera al valle del Po. De este modo, Austria podrá insertarse de una forma aún más eficaz en las corrientes comerciales europeas, realizando su función natural de país puente entre las dos Europas, y continuando de este modo la tradición de acercar el mundo eslavo al occidental.

BIBLIOGRAFÍA

Marboe, E.: *Le livre de l'Autriche*, Viena, 1948. *L'Autriche. Mémento économique*, París, 1952. - Biró de Hámor, N.: *Les forces hydrauliques autrichiennes dans le cadre de la coopération internationale*, Ginebra, 1955. - Görlich, E.J.: *Österreich*, Munich, 1960. - Gibbon, M.: *L'Austria*, Milán, 1963. - *L'Austria, fatti e cifre*, Servicio editorial federal de Viena, 1963. - *Wirtschaftsstatistisches Handbuch*, 1964, Viena, 1965. - Gabert, P. y Guichonnet, P.: *Les Alpes et les États alpins*, París, 1965.

Checoslovaquia



En el Centro de Europa, a medio camino entre el mar del Norte y el Mediterráneo, a unos 350 km de las costas más próximas, se alza una especie de baluarte natural desgastado por los siglos, el Macizo Bohemio, que se encuentra entre dos ejes de comunicaciones: la llanura septentrional alemana y el valle del Danubio. La historia de la población de Bohemia y de las zonas situadas inmediatamente al Este no permite aislar esta región natural de sus anexos orientales, Moravia-Silesia, amplio corredor de comunicación (en sentido Norte-Sur) entre el valle superior del Oder (en checo Odra), que desemboca en el mar Báltico, y el del Morava, afluente de la izquierda del Danubio, que desemboca, a su vez, en el mar Negro.

Los primitivos habitantes de las tierras que hoy día constituyen la moderna Checoslovaquia fueron los bohemios, pueblo de origen celta, que llegaron a aquellas latitudes algunos siglos antes de Jesucristo. Más tarde, y procedentes de la región de los Cárpatos, llegaron los esla-

vos, que poco a poco fueron mezclándose y fundiéndose con la primitiva población. Ya en el siglo VI de nuestra era, checos, eslovacos y moravos vivían en los mismos confines. En el siglo IX, los territorios checos y eslovacos se integraron en el gran imperio de Moravia, que desapareció en 906 ante el empuje de los húngaros. A partir del siglo XI y en el transcurso de los años, Bohemia y Moravia, unidas, extendieron considerablemente su territorio, llegando a formar un poderoso Estado. La dinastía de los Luxemburgo, que comenzó a reinar en el siglo XIV, se extinguió en el siglo XV, pasando entonces la corona a los Habsburgo austriacos, que anexaron el país a sus numerosos estados y los retuvieron, bajo su dominio, hasta 1918. Después de la primera Guerra Mundial, las regiones habitadas por los checos se unieron a otra situada más al Este: Eslovaquia, arco de apoyo de los Cárpatos, pero abierta al Sur hacia el Danubio, gran río europeo. Durante todo un milenio, Eslovaquia, que

en los siglos IX y X había formado parte de Moravia, estuvo separada de los países checos y ligada a los destinos de Hungría, gravitando, en consecuencia, en la órbita de Budapest.

El conjunto de estas regiones forma Checoslovaquia, nacida como nuevo Estado de los tratados que siguieron a la primera Guerra Mundial. En 1945 se produjo una variación del territorio, con la cesión de Rutenia (Rusia subcarpática) a la URSS.

Aspectos físicos

Morfológicamente puede considerarse Checoslovaquia dividida en dos zonas principales. Por una parte, el sector occidental, que comprende las regiones checas (Bohemia, Moravia, Silesia) y se une a las elevaciones hercinianas: sus paisajes y sus formas de vida son característicos de Europa Occidental y Central. Por otra parte, el sector oriental, que comprende Eslovaquia y pertenece al mundo carpático da-

La plaza principal de Telč, pequeña localidad de poco más de 4000 habitantes, en la Moravia meridional. Los edificios que la circundan, aligerados por los pórticos y las líneas purísimas, aunque fantásticas, de los frontones, ofrecen uno de los mejores ejemplos de arquitectura renacentista del país. Telč es famosa desde el siglo XV por su producción de cerámicas. (G. Nogaro)

nubiano, es la puerta de entrada a Europa Oriental. Entre las dos zonas hay un surco de gran importancia física y antropológica: el valle del Morava, que une la llanura septentrional germánica y polaca con el valle del Danubio, que conduce directamente al mar Negro.

El Cuadrilátero de Bohemia

Bohemia está formada por una penillanura con aspecto de cubeta asimétrica. Al Noroeste se extienden los montes Metálicos (Krušné Hory), siguiendo la frontera alemana, entre las gargantas de Cheb (en alemán Eger) y del Elba (en checo Labe) o puerta de Lusacia. Se trata de una región de montañas medias, muy pobladas, adonde la colonización germánica del siglo XIII había llevado a leñadores y mineros, y donde la gran industria ha producido grandes transformaciones en los siglos XIX y XX. Los montes Metálicos se pro-

longan hacia el Este por los Mittelgebirge (České Středohoří), macizo de volcanes apagados que atraviesa el Elba antes de entrar en Alemania.

Los montes de Lusacia (Lužické Hory), los de los Gigantes (Krkonoše), los Góry Orlickie (en checo Orlické Hory) y los Jeseníky forman entre Bohemia y Moravia septentrional una cordillera continua. En los montes de los Gigantes, en la frontera entre Checoslovaquia y Polonia, se encuentra la Sněžka, en alemán Schneekoppe (1603 m), "cúpula de las nieves", el punto más alto de Bohemia. Todas estas montañas suelen estar bastante pobladas, y en ellas, al lado de la agricultura, la explotación de los bosques y la ganadería, se ha desarrollado desde hace tiempo la actividad industrial (vidriera y textil, fundamentalmente).

Al Oeste de Bohemia, a lo largo de la frontera bávara, la Selva bohemia (Český Les), conjunto de sierras de 900 a 1000

metros de altitud, hace de pantalla contra los vientos atlánticos y se prolonga hacia el Sudeste por Šumava, que constituye la parte meridional del altiplano de Bohemia y culmina en el monte Arber, de 1458 m. En Šumava nace el Moldava (en checo Vltava), afluente del Elba y río de Praga, que discurre después de Sur a Norte por un valle tan angosto que obstaculiza las comunicaciones entre el Este y el Oeste.

Al Norte de Šumava se extiende una región cubierta de sedimentos terciarios poco fértiles, en la que se encuentran las zonas pantanosas de Třeboň y de České Budějovice.

Continuando el descenso por el curso del Moldava, en un ensanchamiento del valle surge Praga. Hacia el Oeste, pasada la cuenca carbonífera de Kladno, se llega a la cuenca de Plzeň, donde convergen cuatro ríos y donde se ha desarrollado una gran ciudad industrial. Al Nordeste de Praga, los sedimentos cretáceos cubiertos de *loess* de la llanura del Elba, el Polabí, se extiende en una longitud de 120 km y una anchura de 30 a 40. Esta llanura, a la que se llama "regalo del Elba", está avenada por el curso superior del río y se presenta como una región de agricultura intensiva y de gran industria.

Finalmente, al Este del Cuadrilátero, las Elevaciones moravas, no muy altas (500-700 m), forman una especie de cinturón de relieve bastante confuso que señala el paso de Bohemia a Moravia.

Moravia y Silesia

El eje de Moravia está formado por el curso aún no estabilizado completamente del Morava, tributario de la izquierda del Danubio. El río recorre Moravia de Norte a Sur, y a través de la Puerta Morava (en checo Moravská Brána), paso de 10 km de anchura entre los montes Jeseníky y la cordillera de los Bésquidos (en checo Beskidy), pone en comunicación Polonia con el valle del Danubio. La llanura de Moravia está delimitada al Oeste por las Elevaciones moravas y al Este por los Cárpatos Blancos (Bílé Karpaty). Estos últimos permiten llegar fácilmente, cruzándolos por el paso de Vlársky (283 m), al valle del Váh, afluente del Danubio. Moravia, como Bohemia, tiene sus cuencas, entre las que destacan la de Olomouc, región muy fértil, y la de Brno, donde han prosperado siempre juntas una agricultura avanzada y una industria de gran variedad. Entre las dos cuencas y al Norte de Brno, principal ciudad de Moravia, se extiende una región menos fértil cuyas numerosas grutas kársticas atraen a los turistas. Finalmente, al Sudoeste de Brno se encuentra la región de Znojmo, conocida por sus cultivos de legumbres.

Para terminar esta rápida descripción

Un grupo de muchachos y muchachas con sus abigarrados atavíos, durante una fiesta folklórica en Břeclav, en la Moravia meridional. En esta región las tradiciones permanecen muy vivas: como en todo el país, las mismas organizaciones obreras tratan de conservar la afición por los antiguos usos y costumbres. (Fiore)





La cresta del monte Lomnic, en los Altos Tatra. Situados entre Checoslovaquia y Polonia, y comprendidos en el sistema carpático, los Altos Tatra forman una cordillera compacta de tipo pirenaico, fuertemente erosionada por los glaciares, de 60 km de longitud y 25 de anchura, con altitudes a menudo superiores a los 2000 m (2663 m en el pico Gerlach). Menos elevados y enteramente comprendidos en el territorio checoslovaco son los Bajos Tatra (2045 m en el monte Dumbier), que se hallan cubiertos de bosques. (Marka)

de Moravia, debe mencionarse la región de Gottwaldov (antes Zlín), muy pobre años ha y transformada después, entre las dos guerras mundiales, por la industria del calzado.

Zona de transición y gran eje de comunicaciones, Moravia, de naturaleza agrícola, se ha convertido en un país industrial gracias a la proximidad de Silesia, cuya cuenca carbonífera es una de las más ricas de Europa.

Eslovaquia, puerta de Oriente

Eslovaquia es la región más montañosa del país. En el interior de los Cárpatos, que encierran fértiles cuencas, penetran, procedentes del Sur, influjos danubianos netamente orientales.

El núcleo de los Cárpatos eslovacos está constituido por dos alineaciones — los Altos y los Bajos Tatra —, entre las que

se extiende longitudinalmente una depresión tectónica que se articula en una serie de cuencas. Los Altos Tatra, que forman entre Polonia y Checoslovaquia una cordillera compacta de tipo pirenaico, de 60 km de longitud y 25 de anchura, con altitudes superiores, a veces, a los 2000 m (Gerlach, 2663 m), han sufrido una fuerte erosión glaciaria que ha dejado profundas huellas: los pequeños lagos llamados "ojos de mar", que dan una belleza especial al paisaje. En la vertiente meridional, se suceden numerosas estaciones climáticas. Al Sur, los Bajos Tatra, más salvajes y cubiertos de densos bosques, son menos elevados: su cima más alta, el Dumbier, sólo alcanza los 2045 m.

Los Altos y los Bajos Tatra se enlazan al Oeste con las cordilleras que, por una y otra parte del valle del Váh, se extienden del Sudoeste al Nordeste: Pequeños Cárpatos, Cárpatos Blancos, Javorníky y Bés-

quidos en la orilla derecha; Inovec, Grandes y Pequeños Fatra en la izquierda.

En la Eslovaquia central, los montes Metálicos eslovacos (Slovenské Rudohorie), de nombre significativo, forman un nudo orográfico de antiguos volcanes.

En esta región montañosa hay dos llanuras: una es la de Bratislava y de Komárno, al Oeste, a orillas del Danubio; la otra, la llanura de Michalovce, al Este.

Esta es, en sus líneas fundamentales, la geografía física de Eslovaquia, país en el que el desarrollo económico se ha visto retrasado mucho tiempo por las vicisitudes históricas.

Clima continental

Situada en el Centro de Europa, en plena zona templada y con un relieve de altitud media, formado por la alternancia de cordilleras, colinas, mesetas y cuencas in-

El castillo de Karlštejn domina el valle del río Berounka, en Bohemia. Mandado construir entre 1348 y 1355 por el emperador Carlos IV, constituye un notable ejemplo de arquitectura militar medieval. En su interior, la llamada capilla de la Santa Cruz presenta, en un conjunto de acusado carácter orientalizante rico en piedras preciosas, bellísimos frescos debidos al pincel del Magister Theodoricus. (Marka)



teriores, Checoslovaquia goza de un clima más bien variado, como consecuencia de su altitud y orientación, pero moderado en su conjunto, gracias a cierto equilibrio entre las influencias oceánicas, más fuertes en los países checos (Bohemia, Moravia), y las continentales, que penetran en Eslovaquia por el valle del Danubio.

Las isothermas de enero son de $-2,7^{\circ}\text{C}$

en Mariánské Lázně, en el Noroeste de Bohemia, y de $-1,6^{\circ}\text{C}$ en Bratislava, en el Sur de Checoslovaquia. Las isothermas de julio, comprendidas entre 18°C y 19°C , siguen aproximadamente el trazado de las sierras periféricas de Bohemia, cuyo interior es más cálido (20°C).

Moravia y Eslovaquia están comprendidas en la isoterma de 21°C en julio.



LA FORMACIÓN DE CHECOSLOVAQUIA. En el mapa pueden verse los territorios que pertenecían a Alemania y a Austria-Hungría antes de la constitución del Estado checoslovaco, los territorios anexionados por Alemania y Hungría en 1938, y las fronteras de la Checoslovaquia actual.

Las precipitaciones son abundantes, sobre todo en las montañas de Checoslovaquia occidental, pero la media general anual desciende en la mayor parte de las cuencas a sólo 500 mm e incluso a menos. No obstante, el Polabi, el valle del Morava y los valles de los ríos eslovacos reciben una cantidad superior de lluvia.

En realidad, hay en Checoslovaquia dos tipos principales de clima. El clima checomoravo, caracterizado, en general, por una atmósfera muy limpia, una distribución de las lluvias favorable para el desarrollo de la agricultura intensiva, inviernos algo más duros y veranos ligeramente más cálidos y más secos que en Europa Occidental; y el clima eslovaco, que se distingue, en cambio, por unos veranos más cálidos y más secos que en Bohemia y Moravia, pero también por unos inviernos notablemente más fríos.

Las vicisitudes de la población

Checoslovaquia contaba, en 1938, con 14.638.000 habitantes, con una densidad de 114 por km^2 . En 1962 contaba con sólo 13.868.000 habitantes en una superficie de 127.869 km^2 , con una densidad de 108 por km^2 . La disminución numérica de la población se explica por la fuga de los alemanes de los Sudetes y de una parte notable de la minoría magiar de Eslovaquia, así como por la anexión de la Rutenia subcarpática a la URSS en 1945. La cifra aproximada de alemanes que abandonaron el país puede establecerse en 2.674.000, y en más de 100.000 las bajas debidas a la guerra.

Estudios demográficos recientes han demostrado que durante el decenio anterior a la segunda Guerra Mundial, el aumento de la población iba reduciéndose a causa de cierta disminución de la natalidad. Al estallar el conflicto, la población se encontraba en un periodo de acentuado envejecimiento: en efecto, mientras en 1921 los individuos por debajo de los veinte años representaban el 40 % de la población, no superaba el 25 % en 1940. La guerra y la ocupación, sin embargo, tuvieron un efecto bastante favorable en cuanto al desarrollo demográfico, que se tradujo en un aumento de 500.000 habitantes en siete años. Finalmente, tras la liberación, y a pesar de los turbulentos acontecimientos políticos, económicos y sociales, la población volvió a multiplicarse, gracias a la disminución de la mortalidad: 14.325.239 habitantes en 1967.

Un país eslavo

Las consecuencias de la segunda Guerra Mundial modificaron profundamente la antigua estructura étnica de Checoslo-

vaquia. Mientras que con anterioridad había en el país importantes núcleos alemanes y magiars, hoy la población de Checoslovaquia es casi por completo eslava (aproximadamente el 95 %). Las minorías que subsisten en la actualidad están representadas por pequeños grupos de húngaros, polacos, alemanes y ucranianos.

Los checos y los eslovacos pertenecen, como los polacos, a la rama occidental de la comunidad étnica y lingüística eslava. El idioma checo, que presenta afinidades con el polaco, se escribe en caracteres latinos y está emparentado con el paleoeslavo y con el ruso. Hablado durante mucho tiempo sólo en el campo, se convirtió en una verdadera lengua literaria a comienzos del siglo XIX. El eslovaco, por su parte, derivó, hacia mediados de la misma centuria, de uno de los principales dialectos del país. Muy próximo al checo, contiene menos germanismos que éste y se parece más al polaco, del que lo diferencia la ortografía.

La conciencia de pertenecer a la comunidad lingüística eslava contribuyó más que cualquier otro factor a despertar el espíritu nacional checo y eslovaco durante los años de dominación.

Eslavos occidentalizados

A pesar del origen común, un profundo análisis sociológico del comportamiento de checos y eslovacos nos descubre en seguida que, si bien ambos han heredado no pocos caracteres atávicos eslavos, han experimentado muchas otras influencias: los checos por su unión secular con los alemanes, y los eslovacos por su vinculación a los húngaros. Hoy se pueden encontrar huellas del elemento eslavo ancestral sólo en el folklore del campo checo, moravo y eslovaco.

En Bohemia, cuya civilización predominantemente urbana está impregnada de occidentalismo, son visibles las influencias austriacas, bávaras y sajonas. El forastero encuentra en las ciudades checas cervecerías o *Weinstuben* de tipo alemán y cafés muy parecidos a los que ofrecen Viena o Budapest.

Por lo que se refiere a la situación de la mujer, sobre todo tras el cambio de régimen, las perentorias necesidades de mano de obra a menudo la han obligado a aceptar diversas tareas que antes no se le encomendaban.

La historia ha demostrado que los checos, los más occidentalizados entre los eslavos, han encontrado siempre, en los tiempos difíciles, algunos jefes espirituales cuya fama a menudo ha traspasado las fronteras de su patria: estos jefes, ya fuesen Juan Hus, Comenio, Palacky, Havlíček, Masaryk o Beneš, se han visto apoyados por la mayoría eslava, siempre

dispuesta a seguir sus consignas de libertad e independencia. En efecto, los checos, tanto los de la ciudad como los del campo, son flemáticos y disciplinados. Durante los periodos de opresión aprendieron a conocer la ventaja de la unión con el fin de realizar sus objetivos nacionales y culturales. La Bohemia de la segunda mitad del siglo XIX encontró en instituciones como la *Matica*, asociación destinada a fomentar el desarrollo de la lengua por medio de los libros, o en los *Sokol*, organizaciones deportivas de carácter patriótico, los instrumentos más eficaces de su progresiva liberación. Como campesino, el checo tiene todas las cualidades tradicionales del hombre de la tierra; como obrero, siente afición por el trabajo bien hecho, adquirida en el transcurso de los siglos por la práctica de la artesanía. Aunque individualista, ha buscado pronto en la cooperación el sistema adecuado para impedir la invasión de grupos financieros extranjeros y para mantener la independencia económica de su país. El pueblo checo, además, ha tenido siempre un espíritu acusadamente democrático.

Los eslovacos, que se desarrollaron en un ambiente diferente del que conocieron los checos, de quienes estuvieron separados mucho tiempo, muestran mayor espontaneidad. Su evolución cultural se ha visto aún más dificultada que la de los checos y moravos. En general, los eslovacos son más impetuosos e intuitivos. También ellos tuvieron sus jefes que, impregnados de esclavismo, como Kollár (1793-1852) y Šafařík (1795-1861), ejercieron su influencia en el desarrollo cultural del país.

Desgraciadamente, la diferencia de temperamento que separa desde diversos puntos de vista a checos y eslovacos ha creado o favorecido, a veces, una atmósfera de desconfianza recíproca que ha tenido graves consecuencias, y la diversidad lingüística y las divergencias aún más profundas en el campo religioso no han facilitado las cosas. El catolicismo checo y moravo es más sensible a las instancias sociales que el eslovaco, demasiado influido todavía por los recuerdos del feudalismo húngaro. No obstante, a pesar de estas divergencias, debidas sobre todo a su diversa evolución política y económica, la

Austerlitz: el monumento erigido en el lugar donde, el 2 de diciembre de 1805, Napoleón, en la batalla llamada de los Tres Emperadores, aniquiló los ejércitos de Austria y Rusia, poniendo fin a la Tercera Coalición. Hoy, la pequeña ciudad, que se halla en Moravia, lleva el nombre checo de Slavkov. (S.E.F.)



unión de las dos ramas eslavas parece natural, y se reforzará necesariamente a medida que tienda a equilibrarse el nivel de vida de las dos regiones principales.

La casa rural

Los profundos cambios de la economía agrícola no han podido influir aún de forma decisiva en la fisonomía tradicional de la sociedad campesina en los países checos y eslovacos. A pesar de la transformación progresiva de la propiedad privada en colectiva, la mayor parte de los pueblos de Bohemia y Moravia, diseminados sin orden, continúan manteniendo cercados los campos. Los materiales de construcción varían según se trate de aldeas de las montañas fronterizas, de tipo germánico, con casas de madera, o de aldeas de llanura, con casas de ladrillos revoca-

dos. En Eslovaquia, predomina en la montaña la pequeña casa revocada con revestimiento de madera en la base, o la casa completamente de madera en los Tatra, o también la casa de ladrillos de arcilla cruda en la Eslovaquia oriental. En las llanuras y en las cuencas se encuentra el pueblo típico de los países checos, con un arroyo en el centro de la calle principal y, en las dos orillas, las filas de granjas formadas por un edificio con un par de ventanas que dan a la calle. La fachada, muy graciosa, está revocada de colores vivos. Perpendicularmente a la calle se suceden otros edificios rústicos, como el horno, el granero y otras dependencias de carácter auxiliar.

Se comienza a notar, sobre todo en Eslovaquia, el lento cambio del núcleo de aglomeración, después de haberse construido casas nuevas de dos pisos y edifi-

cios "comunitarios" destinados a los fines sociales y culturales característicos del nuevo régimen.

Las ciudades de Checoslovaquia

La planificación ha dado ya resultados visibles, sobre todo en la organización de las ciudades. Checoslovaquia cuenta con seis ciudades de más de 100.000 habitantes: Praga (Praha, algo más de un millón de habitantes), Brno, Ostrava, Bratislava, Plzeň y Košice. Estas ciudades, metrópolis regionales desde hace tiempo, son todas centros administrativos e industriales. Otras veinte ciudades, aproximadamente, tienen una población comprendida entre 20.000 y 80.000 habitantes (como Olomouc). En general, se trata de grandes mercados, pequeñas aglomeraciones industriales y centros regionales.

Naturalmente, el urbanismo se ha manifestado en su forma más vistosa en la capital. Praga es, ante todo, una ciudad histórica, cuya estructura refleja las etapas de un desarrollo secular. Es uno de los centros más bellos y ricos en tradiciones de Europa central, y está situada a orillas del Moldava, afluente del Elba, algo más abajo de la confluencia del Berounka con el Sázava, donde el valle se ensancha entre colinas adecuadas para la defensa. El río tiene muy poca profundidad, por lo que hasta no hace mucho tiempo se vadaba.

Praga se ha desarrollado lentamente a lo largo de los siglos. Al principio, no fue más que una ciudad fortificada (*hrad*) situada en las colinas de Vyšehrad y de Hradčany, con el anexo de la Malá Strana ("ciudad pequeña"), barrio de la aristocracia y de sus servidores. La antigua ciudad medieval (*Staré Město*), donde se halla el ayuntamiento, es ahora el barrio comercial por excelencia. La ciudad nueva (*Nové Město*), con calles rectilíneas y dos plazas inmensas, fue una creación de la dinastía de los Luxemburgos (siglo XIV). El arte barroco italoespañol desplegó en el siglo XVII su magnificencia en algunos barrios. En los siglos XIX y XX, como el resto de Europa occidental, la ciudad se ha desarrollado siguiendo cierta compartimentación: barrios industriales (Smíchov, Žižkov) o residenciales (Dejvice, Bubeneč). Sin embargo, entre las dos guerras mundiales, la gran Praga creció de forma bastante desordenada, dadas las dificultades que entrañaba agrupar racionalmente, según los principios del urbanismo moderno, las aglomeraciones que había incorporado después de 1918. El nuevo régimen parece querer seguir los planes urbanísticos más sistemáticos, que va aplicando en todas las grandes ciudades del resto del país.

Lo que ha hecho de Praga el gran cen-



Brno: panorama desde la Torre Municipal. Segunda ciudad de Checoslovaquia, centro histórico y económico de Moravia, Brno aparece coronado por la mole del Spielberg (en segundo plano), la fortaleza en la que fueron encarcelados Silvio Pellico y otros muchos patriotas italianos. La importancia de las fábricas de Brno, el prestigio de que goza su feria, su situación en una encrucijada de rutas entre Oriente y Occidente, se reflejan en la vida y en el aspecto de la ciudad, que tiene una apariencia moderna y animada. (G. Alzati)

tro político, administrativo, económico y cultural de Checoslovaquia es la facilidad de sus comunicaciones tanto con el exterior como con las demás regiones de la República, ya que, situada en el Centro de Europa, se presenta como un nudo de carreteras y de vías fluviales.

Brno (333.000 hab.), capital histórica de Moravia, está dominada, en su casco antiguo, por el castillo y la fortaleza del Spielberg. Nuevos barrios, construidos con criterios modernos, han ampliado la ciudad en los últimos tiempos. Centro lanero y metalúrgico desde los tiempos del Imperio Austrohúngaro, Brno es ahora sede de otras industrias (fábricas de maquinaria y tractores, de cuero, de porcelana y de cristal).

Ostrava (Moravská Ostrava, 269.640 hab.), en Moravia, a orillas del Oder y a pocos kilómetros de la frontera polaca, está situada en el centro de una cuenca carbonífera muy rica, explotada desde mediados del siglo XIX. Fundada como baluarte por el obispo de Olomouc en el siglo XIII, la ciudad se ha extendido hasta convertirse en una gran urbe de cerca



La catedral de Banská Bystrica, del siglo XVII. Situada junto al río Hron, en las vertientes sudoccidentales de los Bajos Tatra, la ciudad es famosa desde el siglo XVI como activo centro minero, que aprovechaba los yacimientos de los cercanos montes Metálicos eslovacos. En la actualidad es importante no sólo por sus industrias, en especial metalúrgicas, sino también como localidad turística de deportes invernales, muy practicados en toda la región. (Mairani)

de medio millón de habitantes. Bratislava (276.520 hab.), en Eslovaquia, perteneció a Hungría desde 907, cuando los magiares la conquistaron a los bávaros, hasta 1917, y durante más de dos siglos fue la capital del reino de Hungría. Surge a orillas del Danubio, en el punto en que el río entra en la llanura panónica, y gracias a esta posición fue en la Edad Media un gran centro comercial de los cereales de Oriente; en la actualidad lo es para el petróleo rumano. Plzeň (142.690 hab.), en Bohemia, es mundialmente conocida por su producción de cerveza y por sus célebres porcelanas, pero, sobre todo, por sus industrias mecánicas (factorías Škoda). Wenceslao II fundó esta ciudad en el siglo XIII como fortaleza; en el núcleo antiguo aún se conserva el aspecto medieval. Košice (112.408 hab), en Eslovaquia, es un mercado para las regiones agrícolas cercanas, y posee muchos monumentos insignes, entre ellos la bella catedral gótica (siglos XIV-XV) y el palacio municipal, del siglo XVIII.

Český Krumlov, llamada en otro tiempo, en alemán, Krumau, en la Bohemia meridional, a orillas del Moldava. El río discurre en este tramo por un curso sinuoso, formando algunos islotes en los que se ha desarrollado la ciudad. En el mayor de ellos se yergue el majestuoso castillo, al principio fortaleza y transformado en el siglo XVI en palacio renacentista. (Marka)

Las vicisitudes de la economía

La situación actual de la economía checoslovaca es el resultado de una larga evolución, influida por los acontecimientos históricos que han provocado los diversos cambios sufridos.

En la segunda mitad del siglo XIX y a comienzos del XX, Bohemia, Moravia y Silesia, favorecidas por la riqueza en carbón, el suelo generalmente fértil y la gran

Praga: el célebre reloj astronómico del ayuntamiento, en la ciudad antigua, obra del maestro Hanuš (1490), revela una armónica fusión de elementos góticos tardíos y renacentistas. En el círculo más interior, excéntrico, aparecen los signos del Zodíaco. Cada hora, las figuras de los doce apóstoles se asoman a las dos ventanitas de arriba. (Marka)



LA REGIÓN DE PRAGA. La ciudad se desarrolló en las dos márgenes del Moldava, en torno a antiguos asentamientos eslavos de los siglos VI y VII. El núcleo más antiguo, Staré Město (Ciudad Vieja), en la orilla derecha, fue amurallado en los siglos XI y XIII. En derredor, Carlos VI mandó erigir en el siglo XIV el Nové Město (Ciudad Nueva). En la otra orilla se encuentra Malá Strana, la Ciudad Pequeña, del siglo XIII.

densidad de población, y preparadas para la gran industria gracias a un artesanado y una industria familiar tradicionales, encontraban, en su integración territorial en el cuadro de la monarquía austrohúngara, un vasto mercado interior de consumo para sus productos manufacturados.

Las regiones checas habían conseguido aprovechar plenamente la revolución industrial del siglo XIX y habían llegado a colocarse al nivel de los países industriales de Europa occidental. Eslovaquia, más ligada a Budapest y a Hungría, menos dotada de fuentes energéticas y con una población sometida a una aristocracia territorial extranjera, carecía de tradiciones artesanas relacionadas con la gran industria, y había seguido siendo un país agrícola, económicamente subdesarrollado, que, para sustentar a su población en vías de crecimiento rápido, debía cambiar sus materias primas y sus productos alimentarios por productos industriales, en perjuicio del nivel de vida.

Cuando, el 28 de octubre de 1918, los países checos y Eslovaquia se unieron para formar la primera República checoslovaca, el nuevo Estado se vio privado de una parte de sus salidas tradicionales al mundo germánico, y tuvo que reconvertir su política comercial y financiera. En el período entre las dos guerras mundiales, Checoslovaquia se esforzó por transformarse en un país exportador de manufacturas e importador de materias primas. Cuando llegó a Europa Oriental y centrooriental la crisis de los años treinta, el nuevo Estado sufrió plenamente sus consecuencias: la crisis agrícola de los países danubianos tuvo resultados funestos, y el desempleo industrial adquirió proporciones considerables. Se fue acentuando el desequilibrio entre la economía de las regiones checas y la de Eslovaquia.

En la época de los acuerdos de Munich (septiembre de 1938) y de la ocupación de Praga (15 de marzo de 1939), el III Reich jugó hábilmente con este desequilibrio, y consiguió el desmembramiento del Estado checoslovaco: Bohemia y Moravia se convirtieron en un protectorado alemán, mientras que Eslovaquia adquiría formalmente su independencia, pero se transformaba en realidad en un satélite de Berlín.

Después de la segunda Guerra Mundial, Checoslovaquia pasó a la esfera de influencia soviética. Era el Estado de Europa Oriental más industrializado y menos devastado por el conflicto: la reconstrucción posbélica, por lo tanto, se llevó a cabo con un ritmo más rápido que en los otros países satélites de la URSS.

Se adoptó, naturalmente, un sistema de planificación centralizada parecido al soviético. El primer plan económico, de duración bienal (1947-1948), sentó las bases

para la colectivización del aparato económico: nacionalización de las industrias, de los bancos y del comercio exterior; reconversión económica de las regiones fronterizas evacuadas por los alemanes sudetes y por los húngaros; primera reforma agraria, con la confiscación de las grandes propiedades y de aquellas, incluso medianas y pequeñas, que pertenecían a grupos étnicos no eslavos. Se crearon, además, las premisas para la industrialización de Eslovaquia, región a la que se asignó una parte considerable de las inversiones para las nuevas instalaciones industriales.

De cualquier modo, hasta los primeros meses de 1948 Checoslovaquia había mantenido cierta autonomía en el interior del bloque soviético. En febrero de aquel año, con la conquista del poder por el Partido comunista, se perfiló un cambio decisivo en la política económica, que se hizo más evidente con el lanzamiento del primer plan quinquenal (1949-1953). Éste daba prioridad absoluta al desarrollo de la industria pesada, más que para satisfacer necesidades objetivas del país, porque a Checoslovaquia, en el cuadro de la "comunidad socialista", se le había asignado el cometido de contribuir al "despegue" industrial de los países satélites más atrasados. A esto se añadió, en los años sucesivos, el esfuerzo de asistencia al Tercer Mundo, en el que a Checoslovaquia le correspondió un papel de primera importancia, tanto en lo que se refiere a instalaciones industriales como a manufacturas y armamentos.

Por consiguiente, Checoslovaquia fue, hasta mediados de los años sesenta, el país del bloque oriental que en mayor medida tuvo que subordinar su economía a las exigencias políticas y de potencia del bloque comunista. Esto tuvo como consecuencia distorsiones en el funcionamiento de la economía, y un desequilibrio creciente entre la elevada capacidad productiva del país y el nivel de vida de la población, sacrificado y reducido. Además, ese intenso esfuerzo no había ido acompañado de una renovación de las instalaciones, por lo que, en los años sesenta, todo el sistema industrial comenzó a dar señales de desgaste y ahogo.

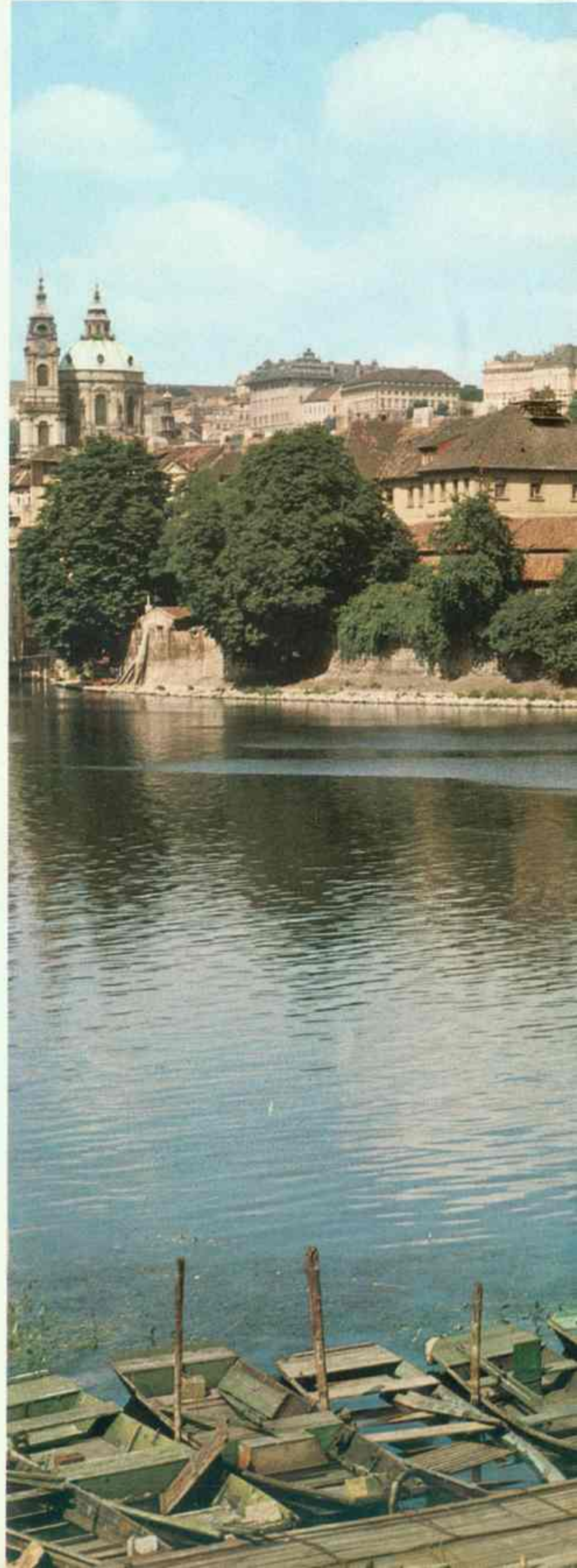
Ante esta tendencia, se reaccionó primero con medidas apresuradas, y después con un esfuerzo cada vez más meditado de racionalización y liberalización. Los dirigentes que llegaron al poder en la primavera del 1967 intentaron sustituir la rígida planificación de tipo soviético por criterios más flexibles, dando amplia autonomía a las empresas y tratando de sustraer el comercio exterior a la subordinación casi total respecto a la URSS. Sin embargo, la intervención armada de los países del Pacto de Varsovia puso fin a



La iglesia gótica de Nuestra Señora de Týn, edificada sobre las ruinas de un antiguo templo romano, se yergue con sus dos altas torres en aguja que dominan el Staré Město, frente al ayuntamiento, en una de las plazas más pintorescas de Praga. Para acceder al templo, que fuera la plaza fuerte religiosa de los husitas, se pasa a través del portal de una casa de estilo renacentista llamada escuela de Týn. (G. Alzati)

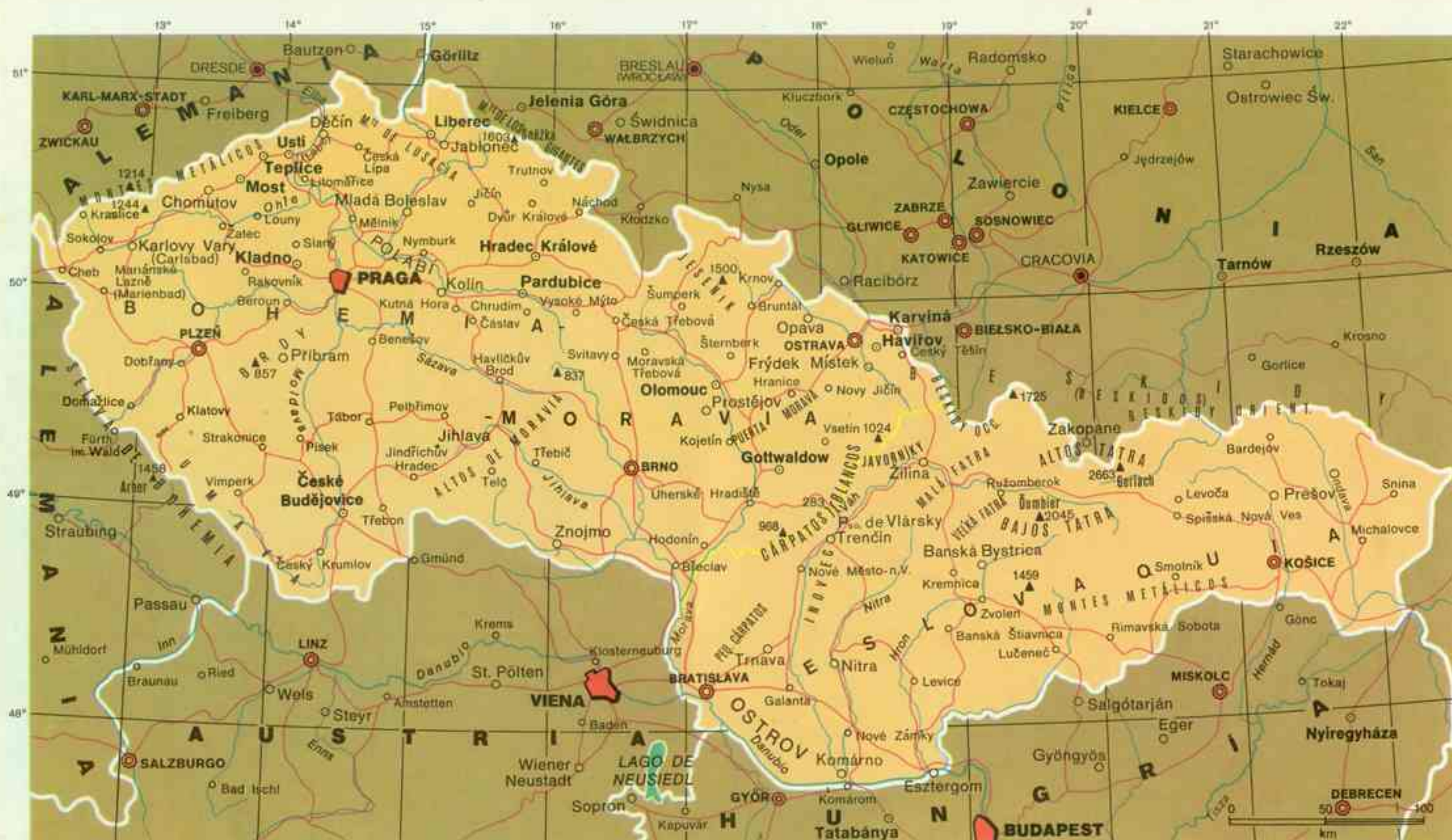


Praga: tres de los aspectos más característicos de la ciudad. Arriba: monumento a Juan Hus, el reformador religioso bohemio. En el centro: la plaza de San Wenceslao, en el corazón del Nové Město, vista desde la escalinata del Museo Nacional. Abajo: el puente de Carlos, sobre el Moldava, uno de los más hermosos de la ciudad, custodiado por dos severas torres. (G. Ricatto, N. Gaudenzi)



Praga: la colina de Hradčany, a cuyos pies se extiende la Ciudad Pequeña (Malá Strana), del siglo XV, vista desde el Moldava. Está dominada por el majestuoso Castillo Real, mandado edificar por Carlos IV sobre los restos de un antiguo palacio de madera. En la actualidad es la residencia del presidente de la república. En el interior de las fortificaciones, surge la hermosa catedral de San Vito. En la falda de la colina pueden verse los jardines llamados del Paraíso, que fueron creados por maestros italianos. (S.E.F.)





El interior de una vivienda tradicional en la aldea de Čičmany, en Eslovaquia, en los Bajos Tatra. Las profundas transformaciones sufridas por la economía agraria checoslovaca, tras la segunda Guerra Mundial, aún no han influido de manera decisiva en la fisonomía del asentamiento rural. La misma riqueza de colores de este interior se ve en las fachadas de las casas, revocadas con tonos vivos. (Titus)



este intento, y en los últimos años se ha eliminado la mayor parte de las medidas liberalizadoras. Al comienzo de los años setenta, la economía checoslovaca sigue siendo una de las más sólidas y mejor organizadas de Europa Oriental, pero sus potencialidades de desarrollo están aún frenadas por la supeditación a las exigencias colectivas del bloque comunista.

Las fuentes de energía

Para el desarrollo de una gran industria es condición fundamental la existencia, en un país determinado, de fuentes de energía seguras. En este aspecto, Checoslovaquia está especialmente bien dotada por la naturaleza. Dispone, en efecto, de grandes reservas de combustibles minerales que compensan la falta de hidrocarburos, y sus recursos de energía hidroeléctrica, sobre todo en Eslovaquia, pueden completar felizmente los proporcionados por las centrales térmicas.

La mayor parte de las cuencas carboníferas y de los yacimientos de lignito se encuentran en Bohemia, Moravia y Silesia. La cuenca carbonífera más importante es la de Ostrava-Karviná, situada en Silesia: sus reservas están evaluadas en más de 20.000 millones de toneladas de carbón de alto poder calorífico y adecuado para la producción de coque. Antes de la guerra, suministraba 12 millones de toneladas de carbón anuales, producción que se ha elevado a lo largo de los planes a más de 27 millones de toneladas, que permiten obtener de 8 a 10 millones de toneladas de coque metalúrgico. La cuenca de Ostrava forma parte de la cuenca silesiana, la zona más rica en reservas energéticas de Europa Oriental, equivalente a lo que representa el Ruhr para Europa Central y Occidental.

Las cuencas carboníferas más importantes de Bohemia son las de Kladno-Rakovník y la de Plzeň-Radnice.

La cuenca de Kladno-Rakovník está más próxima a Praga y alimenta sus industrias, y la de Plzeň-Radnice ha contribuido mucho al desarrollo de las construcciones mecánicas de Plzeň (fábricas Škoda, ahora nacionalizadas). En Moravia, la cuenca de Rosice-Oslavany proporciona el combustible para las instalaciones industriales de Brno.

En el valle del Ohře, al pie de los montes Metálicos, Bohemia dispone de yacimientos de lignito de excepcional extensión que se pueden explotar al aire libre: se trata de la cuenca de carbones terciarios de Falknov (actualmente Sokolov) Loket y de la cuenca de lignito de Bohemia septentrional. El combustible, de mediocre poder calorífico, se utiliza en parte a pie de mina en una central térmica que proporciona la energía eléctrica a Praga,

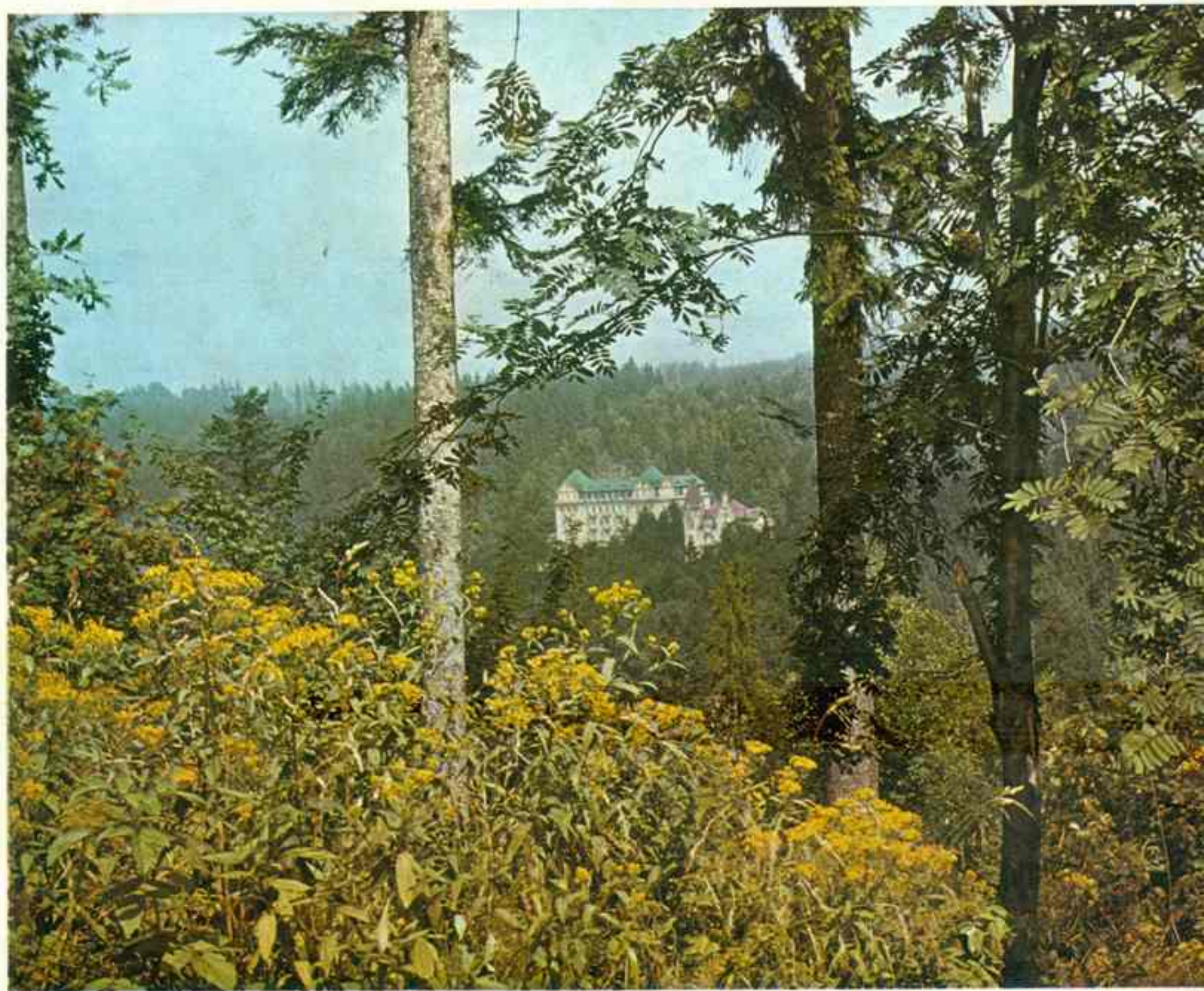
y a la fábrica de gasolina sintética de Most, instalada por los alemanes durante la ocupación.

También Moravia dispone de una cuenca de lignito en Dubňany, no lejos de Brno, y Eslovaquia cuenta con un yacimiento de lignito en Handlová, en el valle del Nitra. Estas dos cuencas, empero, proporcionan sólo una mínima parte de los 79 millones de toneladas de lignito extraídos en todo el país (1969).

Se puede recordar el famoso yacimiento de pechblenda (mineral de uranio) de Jáchymov, en el Norte de Bohemia, que podría enriquecer notablemente la base energética checoslovaca si la URSS no se hubiera hecho conceder el monopolio de la explotación. Si ese mineral se utilizase en Checoslovaquia para fines pacíficos, podría modificar totalmente las perspectivas económicas del país.

Por el momento, Checoslovaquia no puede aumentar su base energética más que completando la ya notable red de centrales térmicas alimentadas con carbón, con lignito o con el gas de los altos hornos silesianos, y multiplicando el nú-

mero de sus centrales hidroeléctricas. En 1937, la producción total de energía eléctrica ascendía en todo el territorio a 4100 millones de kWh (es decir al 3,6 % de la producción mundial). Al término del primer plan quinquenal, esta producción aumentó ya a 11.200 millones de kWh, y en 1968 superó los 41.000 millones. Se han establecido acuerdos de intercambio con Polonia, Alemania Oriental, Hungría y Austria. Las principales centrales térmicas son las de Most y de Trutnov, en Bohemia, la de Ostrava, en Silesia, y la de Krompachy, en Eslovaquia. Además, ha entrado en actividad en Buhunice (Eslovaquia) un reactor nuclear de gran potencia. Las centrales hidroeléctricas están en pleno desarrollo y proporcionan el 15 % de la energía eléctrica. Entre las más importantes se pueden citar la central de Slapy, a orillas del Moldava, y la de Orava, en Silesia, pero el máximo progreso parece estar reservado a la electrificación de Eslovaquia. Sólo en el valle del Váh se han construido o están en construcción numerosas presas. Se estudia también la electrificación de los valles del Hron y del



Un gran hotel en el bosque de Mariánské Lázně. Famosa desde el siglo XVI como estación hidrotermal con el nombre de Marienbad, la ciudad se asienta en las faldas del Bosque Imperial (Císařský Les), en un paisaje de media montaña cubierto de espesos bosques. Actualmente, además de localidad de vacaciones, Mariánské Lázně, es un importante centro cultural, sede de numerosos festivales y congresos. (G. Alzati)

MINAS E INDUSTRIAS DE CHECOSLOVAQUIA. La reactivación económica del Estado checoslovaco después de la segunda Guerra Mundial fue bastante rápida, gracias a los óptimos recursos ofrecidos por el subsuelo. Hoy, Checoslovaquia es el tercer país industrial, a continuación de Bélgica y Luxemburgo, en cuanto a producción de acero por habitante (más de 500 kg). Las principales actividades económicas están controladas por el Estado.



Hornád. Eslovaquia dispondrá así de 4000 millones de kWh, es decir el equivalente aproximado de la producción total checoslovaca de antes de la guerra.

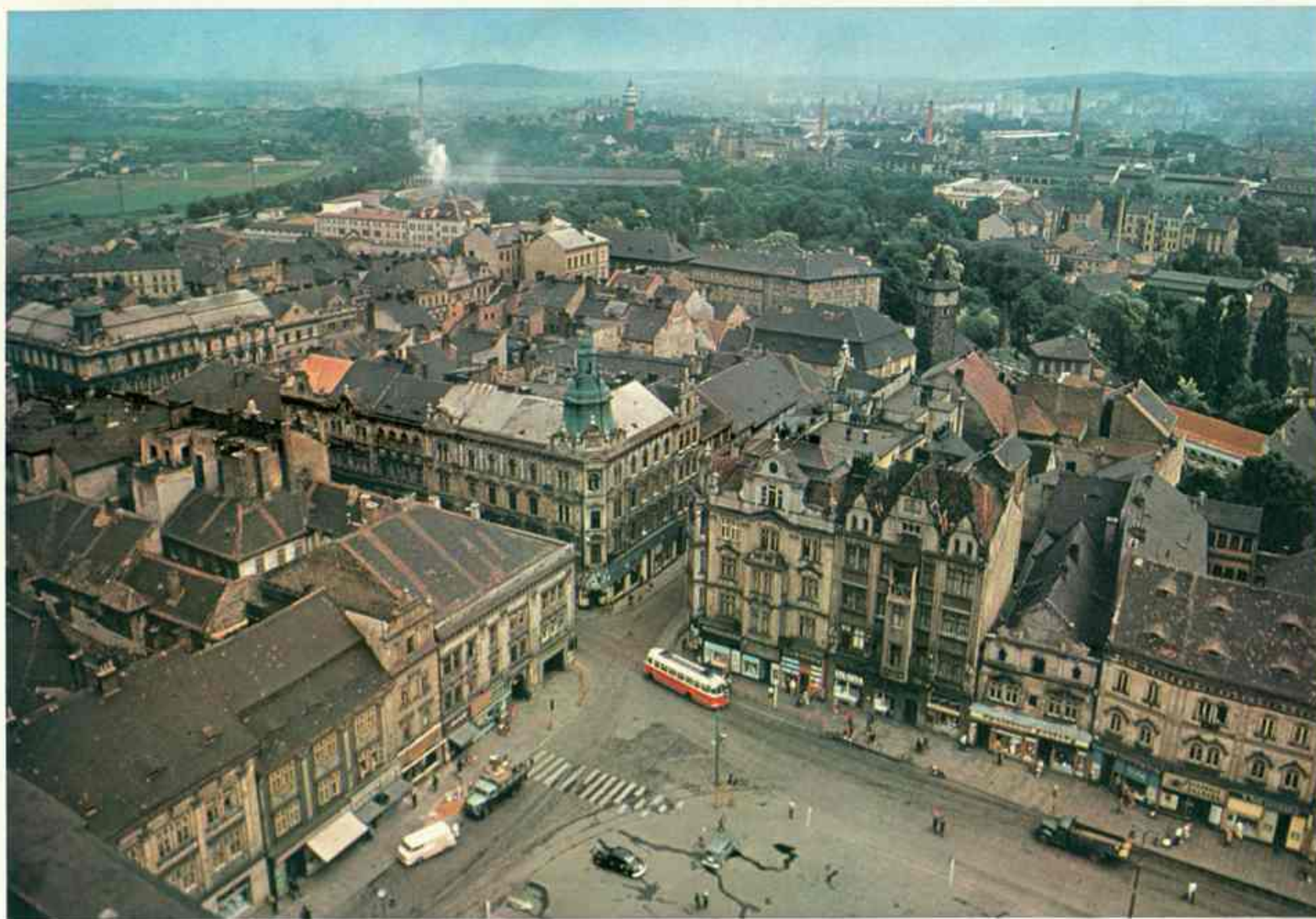
Las grandes industrias

Los países checos y Eslovaquia son conocidos desde hace tiempo por su riqueza en minerales metálicos. En la Edad Media, las minas de plomo argentífero de Kutná Hora permitieron a Bohemia acuñar moneda y lanzar al mercado internacional el tálero. La primera República pudo instalar en Kremnica, Eslovaquia, una ceca donde se utilizaban el oro y la plata extraídos de las minas de la propia Kremnica y de Banská Štiavnica. Mucho más interesantes, desde el punto de vista de la economía actual, son los yacimientos de minerales de hierro, cuya explotación está en vías de retroceso en el distrito comprendido entre Kladno y Plzeň, en Bohemia, pero que dieron origen a la metalurgia de construcciones mecánicas de Plzeň. La segunda región productora de minerales de hierro está situada en los montes Metálicos eslovacos. La existencia de yacimientos de manganeso y la relativa proximidad de la base energética de Silesia confieren a estas minas de Eslovaquia central una importancia destinada a aumentar. Finalmente, se va desarrollando la extracción del mineral en Šternberk, en Moravia, pero es evidente que la cantidad total de mineral de hierro extraído está aún lejos de poder satisfacer las necesidades de la industria pesada checoslovaca. Antes de la guerra, el mineral de hierro se importaba, sobre todo, de Suecia; hoy se importa en gran parte de la URSS por el Danubio.

Actualmente, Silesia sigue siendo el distrito siderúrgico más importante, con sus numerosos altos hornos, fundiciones y fábricas de acero. Junto a las antiguas acerías de Vítkovice y de Třinec, se ha instalado recientemente un nuevo grupo siderúrgico en Kunčice, en la zona de Ostrava. Comparado con el distrito silesiano, el de Kladno, en Bohemia, cerca de Praga, es sin duda de menor importancia. No obstante, la ciudad de Kladno es el centro de una siderurgia notable.

Finalmente, el plan quinquenal ha creado un vasto *kombinat* siderúrgico y polimetalúrgico que permite tratar los minerales ferrosos y no ferrosos de los montes Metálicos eslovacos. Este *kombinat* se ha establecido en Huko, al Sur de Košice, en Eslovaquia.

Antes de la guerra, las construcciones mecánicas, que utilizaban los productos suministrados por la siderurgia, estaban representadas en Plzeň (factorías Škoda), donde se fabricaban en gran cantidad armas, locomotoras, equipos mecánicos y



Una panorámica de Plzeň desde lo alto del campanario de la catedral. Las chimeneas que circundan la ciudad dan testimonio de su importancia como centro industrial. Siderurgia y mecánica, fábricas de cerveza e industria de la porcelana son las actividades sobre las que se fundamenta la floreciente economía de la laboriosa ciudad de Bohemia. (Mairani)

máquinas herramienta. Este centro productor ha seguido funcionando después de la nacionalización e incluso se ha desarrollado. Del mismo modo, Praga, Brno y sus alrededores (Blansko), y Prostějov son aún centros de construcciones mecánicas especializadas. Pero la novedad consiste en la dispersión de esta rama industrial en todas las regiones y, sobre todo, en Eslovaquia. Checoslovaquia mantiene el prestigio de su mecánica de precisión, que exporta a las demás democracias populares. Esta industria, que debe trabajar con metales importados, está localizada, principalmente, en el valle del Elba.

La industria química dispone de materias primas locales: piritas y magnesita de los montes Metálicos eslovacos, derivados del carbón de Silesia, lignito y grafito extraído de los alrededores de České Budějovice. Además, por el Elba y el Danubio se importan las materias primas que no se encuentran en el lugar. Entre los principales centros hay que citar la fábrica de gasolina sintética de Most, que trata el lignito. En las instalaciones químicas del valle del Elba, en los alrededores de Ústí, se concentra una importante producción de abonos, ácidos y productos farmacéuticos y fotográficos. En Moravia, las antiguas fábricas Bat'a, en Gottwaldov, trabajan el caucho. En Bratislava, se producen fibras artificiales. Finalmente, el

grafito de Bohemia meridional se utiliza en dos fábricas de lápices conocidos en todo el mundo.

La industria ligera

Entre las ramas de la industria llamada "ligera" o de bienes de consumo, las actividades relacionadas con la agricultura tienen en Checoslovaquia gran importancia. Concretamente, la de la madera ocupa una posición privilegiada. Los bosques, a pesar de los daños sufridos durante la segunda Guerra Mundial y la ocupación, son aún muy extensos (cerca de un tercio del territorio). En 1930, el consumo anual de madera se elevaba a 18 millones de m³, pero un reglamento muy severo lo ha reducido a unos 10 millones: en compensación, se ha racionalizado la utilización industrial de la madera, cuyos subproductos se trabajan en Eslovaquia, en Zvolen y en Banská Bystrica, donde recientemente se han montado, a tales efectos, dos *kombinat*.

La producción de madera aserrada ha disminuido notablemente, pero se comprueba, en cambio, un gran auge de la ebanistería relacionado con el desarrollo de la construcción de viviendas: los muebles de madera curvada, especialidad de la región de Vsetín, al Norte de Moravia, siguen siendo muy apreciados, especial-

mente en el extranjero. En el período entre las dos guerras, Checoslovaquia exportaba papel, cuyos centros productores se concentran hoy, sobre todo, en las regiones periféricas de Bohemia y en la Eslovaquia nordoccidental: en Zábřeh, al Norte de Moravia, se levanta una de las fábricas de papel más importantes de Europa Central.

La abundancia de arenas finas en el valle del Elba y una numerosa mano de obra especializada en la fabricación del vidrio, centrada en la vertiente meridional de los montes Metálicos y de los Gigantes, favorecieron desde hace mucho tiempo la industria del vidrio y de la bisutería, cuyos productos se exportaban a todo el mundo. La partida de los alemanes sudetes asestó un duro golpe a esta actividad, que ha debido reconvertirse en parte por falta de mano de obra especializada y por la pérdida de sus mercados tradicionales. Sin embargo, no se observa regresión alguna en la producción de las fábricas de vidrios planos, recipientes y botellas. Eslovaquia ha heredado parte de la industria vidriera checa, que se ha descentralizado notablemente después de 1945.

Los mismos problemas que afectaron a la industria vidriera se le plantearon a la de la porcelana, centrada desde hacía tiempo en las proximidades de los yacimientos de caolín del Noroeste de Bohe-

mia y en los alrededores de Karlovy Vary (Carlsbad). Esta industria ha tenido que adaptar su producción a las circunstancias. Aunque la porcelana de lujo continúa siendo la especialidad de Karlovy Vary, se observa un gran desarrollo de la porcelana técnica en Plzeň y en Ostrava, y de la porcelana para servicios de mesa en České Budějovice. Los centros, antes poco importantes, de Moravia del Sur (Znojmo y Břeclav) y de la región meridional de Eslovaquia central están actualmente en pleno desarrollo.

Finalmente, entre las actividades que más se han beneficiado de la reconversión de la economía, recordaremos la industria del cemento, cuya producción anual pasa de los seis millones de toneladas, con una instalación gigantesca en Dvůr Králové y fábricas menores en Beroun y en los alrededores de Praga y Brno.

La industria checoslovaca más antigua, la textil, con sus numerosas ramas (hilo, torcido, tejido, apresto, blanqueo, tinte, estampado, confección), que antes de la guerra empleaba a medio millón de personas, es la que más se ha resentido de la nueva orientación de la economía, em-

peñada en el desarrollo de una actividad de elevado nivel tecnológico.

Antes de la segunda Guerra Mundial, esta industria estaba localizada principalmente en cuatro zonas: Norte de Bohemia (centros de Liberec y de Cheb, que trabajaban el algodón y la lana), en Moravia central (Brno, especializada en lana, y Prostějov, en confecciones), en Silesia (algodones y telas bastas) y en Eslovaquia (lana de Trenčín y algodón de Ružomberok).

Después de 1945, se produjeron profundas transformaciones en el ramo textil. Ante todo ha cambiado, en cierta medida, la procedencia de las materias primas, puesto que la URSS sustituyó en parte a los proveedores extraeuropeos de Checoslovaquia. Varias fábricas del Norte de Bohemia tuvieron que suprimirse o trasladarse debido a que no tenían mano de obra suficiente. Hay que recordar el desarrollo, como centro textil, de Gottwaldov, en Moravia, así como el de cierto número de localidades del Sur de Bohemia. Además, la industria textil tiende a desarrollarse de forma notable en Eslovaquia: se han creado diversas fábricas en

Dolný Kubín, Liptovský, Svätý Mikuláš y Púchov. Bratislava se ha especializado en la fabricación de fibras artificiales.

En el periodo entre las dos guerras, el industrial Bat'a había situado la industria del calzado a un nivel muy alto de racionalización. Las fábricas fundadas por él en Gottwaldov, hoy nacionalizadas, continúan alimentando el mercado checoslovaco, pero ahora la exportación está orientada casi exclusivamente hacia la URSS y las repúblicas populares. La producción de esta fábrica es de 96 millones de pares de zapatos al año.

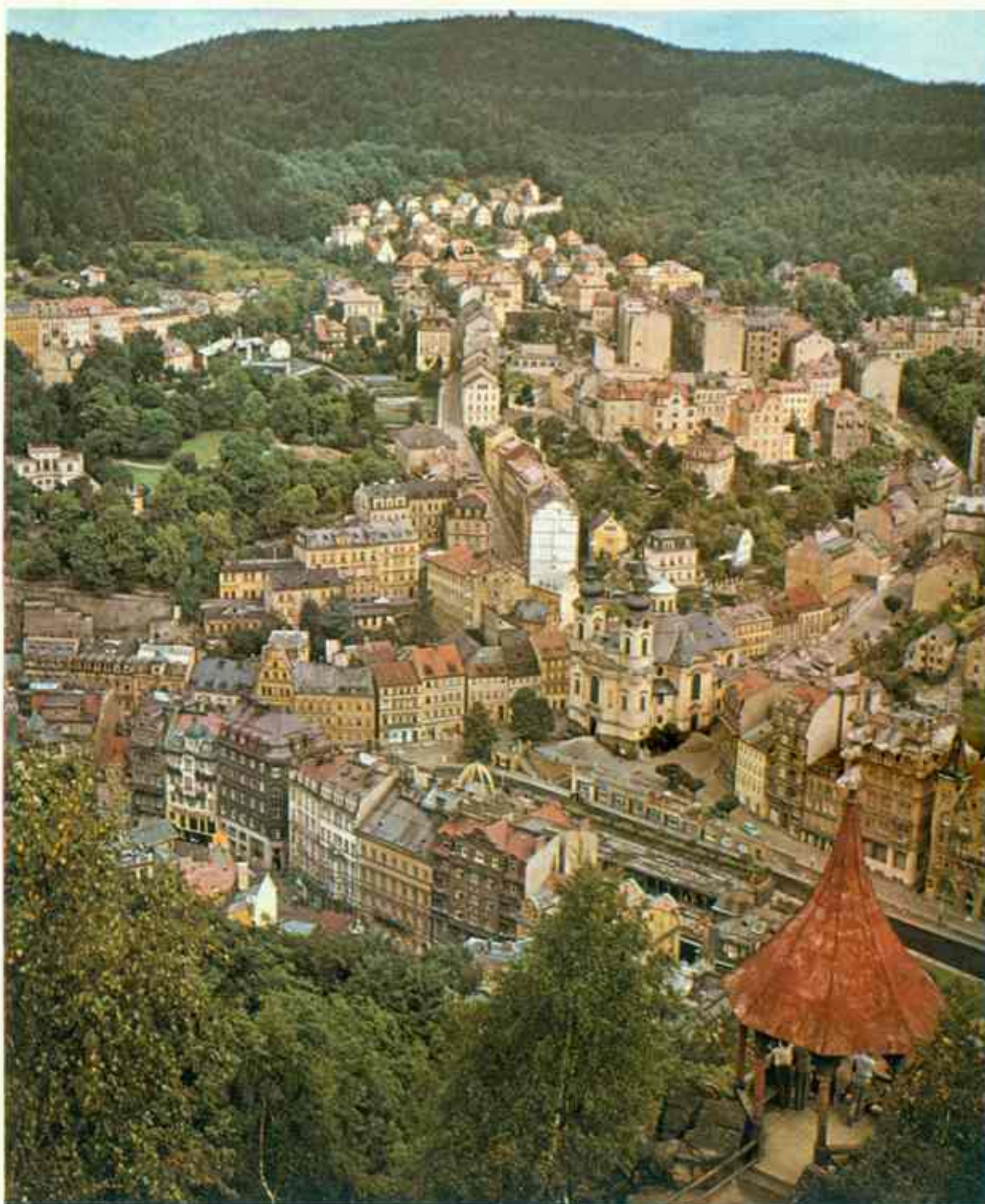
La industria de los guantes, cuya producción de alta calidad ha gozado siempre de renombre, ha tenido que renunciar en parte a producir tipos de lujo.

Las industrias alimentarias, que encuentran su materia prima *in situ* (especialmente fábricas de azúcar, cervecerías, destilerías, molinos, fábricas de conservas), están ligadas esencialmente a las transformaciones que se llevan a cabo en la agricultura según los planes del régimen. De cualquier modo, aumenta la producción de azúcar refinado y de cerveza; esta última incluso se exporta.

La distribución de las tierras

En los países checos, la agricultura, íntimamente ligada a la gran industria, suele ser intensiva, pero en muchas regiones de Eslovaquia se presenta aún como extensiva. La planificación agrícola, sobre todo a partir de 1945, tiende a la superación de esta diferencia. Después de la primera Guerra Mundial se realizó una reforma que, reduciendo considerablemente la extensión de la gran propiedad territorial, intentó crear una clase de campesinos propietarios, pero dejó subsistir un numeroso proletariado agrícola. De este modo, en Eslovaquia se logró reconstruir parte de las grandes propiedades rurales. Después de la segunda Guerra Mundial, la confiscación de los bienes de los alemanes sudetes, de los húngaros y de los "colaboracionistas" dio lugar a una redistribución de las tierras. La reforma promulgada por el decreto de 21 de junio de 1945 repartió las tierras confiscadas entre los obreros agrícolas asalariados (a razón de 8 hectáreas de tierra arable por familia), los pequeños propietarios (que recibieron 12 hectáreas), las familias campesinas numerosas (de 10 a 15 hectáreas), los obreros, los funcionarios y los artesanos (media hectárea de huerto), y, finalmente, los municipios y las colectividades públicas. La distribución de las tierras, por un total de 1.256.000 hectáreas, tendía a favorecer la recolonización de las regiones fronterizas. Vino luego otra reforma que, después del golpe de Estado de febrero de 1948, liquidó los restos de las grandes

Karlovy Vary, la antigua Carlsbad, es la más célebre y la mayor de las estaciones termales checoslovacas. Situada en las boscosas colinas de la Bohemia occidental, cerca de la frontera con las dos Alemanias, es una ciudad en la que la vida discurre en torno a los manantiales y al extenso parque que los circunda. (G. Alzati)





Bratislava, capital de Eslovaquia, está situada a orillas del Danubio, cerca de los contrafuertes meridionales de los Pequeños Cárpatos. A la izquierda despunta la aguja de la catedral gótica de San Martín, rematada por una corona, ya que en este templo se coronaban los reyes. (S.E.F.)

propiedades rurales en los países checos y en Eslovaquia, y redujo el límite de las haciendas a un máximo de 50 hectáreas de tierra arable. En 1949, por lo tanto, la repartición era la siguiente: de 1.500.000 fincas agrícolas, menos de un tercio tenían una extensión de 5 o más hectáreas, y de ellas sólo 35.000 pasaban de las 20 hectáreas; había 351.000 de 2 a 5 hectáreas, y 750.000 con menos de 2 hectáreas. Para impedir una baja excesiva en la producción debida a este desmenuzamiento de la propiedad agrícola, se crearon estaciones de maquinaria, cooperativas de producción y granjas modelo estatales.

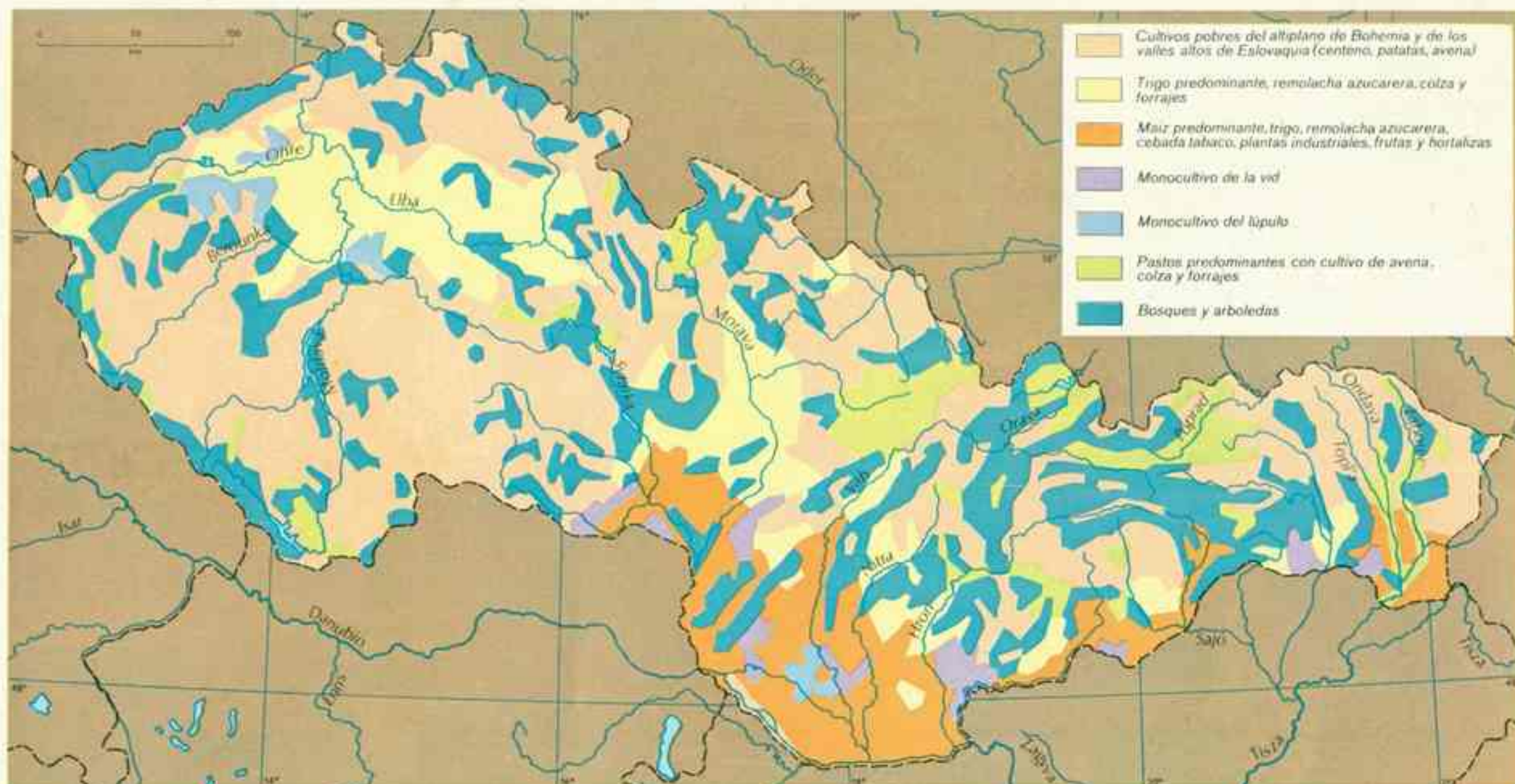
Hay actualmente en Checoslovaquia cuatro tipos de cooperativas agrícolas de producción. En el primer tipo se mantiene el sistema individual, y el cultivador re-

curre a la cooperativa o a la estación de máquinas sólo para las faenas importantes; en el segundo, únicamente conserva como propiedad individual el ganado; en el tercero, continúa la limitación, como en los dos primeros tipos, pero el agricultor recibe de la cooperativa una renta territorial y una compensación proporcional a los días de trabajo; el cuarto tipo, finalmente, es una verdadera organización de *Koljós* al estilo soviético. En total, en 1961, al término del segundo plan quinquenal, existían en Checoslovaquia 10.816 cooperativas agrícolas. El sector llamado "socialista" representaba casi el 80 % de la tierra arable. Además, las granjas estatales, según el patrón de los *sovjós* de la URSS, eran 367 y trabajaban alrededor del 10 % del área cultivable; sólo el

10 % restante seguía siendo propiedad de los cultivadores directos. Las estaciones de máquinas agrícolas disponían de casi 100.000 tractores, lo que da una idea del esfuerzo efectuado. Según estadísticas recientes, el rendimiento de las tierras sembradas con trigo ha superado en Eslovaquia los 20 quintales por hectárea frente a los 12-14 de antes de la guerra, pero en conjunto no parece que se haya modificado la relación entre los diferentes cultivos.

El cultivo más extendido sigue siendo el trigo, especialmente en las llanuras y en las depresiones: ocupa casi un tercio de las tierras sembradas con cereales. En segundo lugar viene la cebada, que se utiliza para la producción de malta y de cerveza, años atrás cultivada casi únicamente

UTILIZACIÓN DEL SUELO EN CHECOSLOVAQUIA. De la superficie territorial de Checoslovaquia, el 42 % lo ocupan cultivos, el 13,9 % prados y pastos, y el 34,8 % bosques. El terreno arable se destina, en parte, a los cultivos alimentarios (sobre todo al centeno, al trigo y a las patatas) y, en parte, a las plantas industriales (remolacha y lúpulo). Los bosques también procuran considerables recursos.



en Bohemia y Moravia, pero que tiende ahora a extenderse a Eslovaquia. Sigue luego el centeno, que se da en las tierras más pobres, especialmente en las Elevaciones moravas. Se ha alentado el cultivo de las leguminosas. Antes de la guerra, la producción de patatas era notable (119 millones de quintales en 1937), pero en 1947, año de mala cosecha, había descendido a 41 millones de quintales. En 1962, pasó de los 50 millones de quintales; en 1965 había descendido de nuevo a 38 millones; y en 1967 llegó a los 60 millones.

En Bohemia se ha dedicado especial atención al lúpulo, producto de exportación cuyo desarrollo está ligado a la producción de cerveza. El cultivo de la remolacha azucarera ha superado el nivel medio de los años inmediatamente anteriores a la guerra, y alimenta una de las industrias bohemias más florecientes, la del azúcar, mientras que la producción de oleaginosas, aunque protegida, registra tan sólo lentos avances.

La producción animal no registra progresos considerables. El patrimonio zoo-

técnico estaba ya reconstruido en 1949, sobre todo por las ayudas de la UNRRA. Desde esta fecha los bovinos no han aumentado mucho, pero sí los cerdos y, sobre todo, los ovinos. En la actualidad hay 4.462.000 bovinos, 5.305.000 cerdos, 670.000 ovinos y 477.000 caprinos.

Una encrucijada de caminos

Checoslovaquia es, en efecto, un país de tránsito internacional. Está en comunicación con Gran Bretaña, Francia y Alemania Occidental por la vía Calais-Paris-Nuremberg-Plzeň-Praga; con Alemania Oriental, siguiendo la línea de Děčín y Dresde; con Polonia, mediante el ferrocarril Praga-Ostrava-Varsovia, que tiene una bifurcación hacia la frontera soviética; con Hungría y Rumania a través de Brno-Budapest-Bucarest. Además, importantes líneas férreas unen Checoslovaquia con Austria y, por consiguiente, con Italia. En estos últimos años se ha efectuado un gran esfuerzo por completar la red ferroviaria checoslovaca, que cuenta actualmente con 13.330 km. A la transversal Bratislava-Košice se han añadido nuevas líneas de comunicación.

A los ferrocarriles, cuya red alcanza los 13.330 km, se suman las carreteras, con unos 73.057 km, mucho más desarrolladas en los países checos que en Eslovaquia (15.000 km). En general, las carreteras checoslovacas, casi siempre asfaltadas, son excelentes.

En lo que se refiere a la navegación fluvial, Checoslovaquia está menos favorecida: el trecho navegable del sistema Moldava-Elba es muy corto, y sólo a partir de Melnik adquiere cierta importancia, pues el Elba es navegable desde este punto hasta Hamburgo. Los puertos principales

Lidice: el lugar que recuerda la matanza del 10 de junio de 1942 realizada por las SS, como represalia por el atentado contra Heydrich, "protector" del Reich para Bohemia y Moravia. Todos los hombres de la pequeña comunidad, situada cerca de Kladno, fueron fusilados, y las mujeres y los niños, deportados. El pueblo fue arrasado. La gran cruz señala la enorme fosa común de las víctimas. (G. Alzati)



son Ústí nad Labem y Děčín. En el otro extremo del país, el Danubio adquiere para Checoslovaquia una importancia cada vez mayor, sobre todo desde que los dos puertos de Bratislava y de Komárno han comenzado a recibir de la URSS mercancías pesadas indispensables para la gran industria.

Hay que esperar mucho de la realización del grandioso proyecto de una arteria navegable canalizada entre el Oder y el Danubio, proyecto que hará posible la utilización del Morava. Polonia y la Silesia checoslovaca ganarán mucho con él por la oportunidad que tendrán de transportar hasta el Danubio sus mercancías pesadas. En lo que se refiere a Checoslovaquia, podría desarrollar mayormente sus relaciones con el puerto polaco de Stettin (en la desembocadura del Oder), del que se le ha concedido un sector extraterritorial.

Los intercambios con el exterior

La reconversión de la economía checoslovaca y la nueva configuración de Europa Central no podían dejar de modificar la orientación de los intercambios con el exterior. Antes de la guerra, el proveedor y cliente más importante de Checoslovaquia era Alemania (25 % del volumen del comercio exterior), seguida a notable distancia por Gran Bretaña (4,5 %) y por Francia (4 %). Entre los países extraeuropeos venían en primer lugar los Estados Unidos (12 %), seguidos por la India (5 %). Dentro del área danubiana, Austria ocupaba el primer puesto. En cambio, eran insignificantes las relaciones comerciales con sus vecinos del Este y con la Unión Soviética.

Después de 1948, la URSS se convirtió en el cliente y proveedor más importante

de Checoslovaquia. Ésta adquiere en aquel país minerales de hierro y de manganeso, piritas, máquinas agrícolas y cereales, fundamentalmente, a cambio de tejidos, calzados, artículos de caucho, papel, productos de la industria vidriera etc.

También Polonia se ha convertido en uno de los mejores clientes y proveedores de Checoslovaquia, que le vende máquinas, productos químicos, lúpulo, ganado, simientes, etc., a cambio de carbón, energía eléctrica, papel de periódico, cerdos, aves de corral y pescado. Rumania recibe de Checoslovaquia laminados diversos, porcelanas, coque, máquinas y productos químicos, y le envía petróleo, carne y maíz. Bulgaria compra en Checoslovaquia máquinas, automóviles, tejidos y papel, y le vende hortalizas, fruta, tabaco, etc.

Muy considerables son, también, los intercambios con Alemania Oriental. Además, Checoslovaquia suministra actual-



La plaza del Mercado de Ceské Budějovice (en alemán, Budweis), circundada por edificios renacentistas con característicos pórticos. La ciudad es un importante nudo ferroviario de la línea Praga-Viena, conocida por sus industrias mecánicas, sus fábricas de lápices y sus cerámicas. (Marka)

Levoča: el ayuntamiento, construido en los primeros años del siglo XVII, es un hermoso ejemplo de la armoniosa arquitectura de la pequeña ciudad. Fundada en el siglo XIII como fortaleza por orden del rey de Hungría, Levoča es hoy uno de los centros industriales situados en el extremo oriental de los montes Metálicos eslovacos. (S.E.F.)



mente en proporciones cada vez mayores a los países subdesarrollados del Próximo y Medio Oriente, de África y de Sudamérica, productos manufacturados y equipos industriales. Esta nueva orientación, impuesta en parte por la política y por la situación actual del mercado mundial, no parece destinada a adquirir carácter de exclusividad, pues Checoslovaquia, dada su posición geográfica, tiende inevitablemente a ser una especie de plataforma giratoria entre el Este y el Oeste, entre Europa Central y el mundo mediterráneo, insertándose de manera natural en las corrientes de intercambios, en continuo aumento, entre los dos bloques.

Hacia la regionalización de la economía

El establecimiento en Checoslovaquia de una economía planificada ha obligado a los organismos rectores del país a con-

siderar minuciosamente los recursos y posibilidades del territorio nacional. Esto ha dado lugar a la elaboración de cuidadosos estudios que, por decirlo así, desmontaban el país a piezas, cada una de las cuales correspondía a una región. El nuevo planteamiento ha puesto de relieve la realidad de un territorio que, por los azares históricos que ya se han relatado, ha sufrido en épocas recientes un verdadero desplazamiento, y se ha enfrentado con problemas tales como la despoblación de las zonas fronterizas o la escasa uniformidad en el desarrollo de las distintas regiones. Mucho es lo que se ha trabajado y mucho también lo que ha debido improvisarse. Pese a las circunstancias adversas y al lastre de la dependencia respecto de la URSS, en poco tiempo las regiones despobladas produjeron a excelente ritmo, con un censo de casi las tres cuartas partes de los habitantes de la preguerra, y superados todos los arcaísmos.

El problema básico de la regionalización

económica en el marco de un sistema socialista debe aplicarse, indudablemente, con el mayor realismo. El peligro de imitar el modelo soviético puede dar lugar a perder de vista que la gran llanura rusa o Siberia nada tienen que ver con los reducidos espacios de Checoslovaquia. En este país sólo será posible un desarrollo armónico si las divisiones económicas se jerarquizan en función de las diversas posibilidades del territorio a dos niveles: el de la región muy pequeña y el de la región económica propiamente dicha, inscrita ya en un marco continental.

BIBLIOGRAFÍA

Fichelle, A.: *La Tchécoslovaquie*, Paris, 1930. - Deffontaines, P.: *La vie forestière en Slovaquie*, Paris, 1932. - *Atlas de la République tchécoslovaque*, Praga, 1935. - George, P.: *La Tchécoslovaquie dans l'Europe centrale*, Paris, 1954. - Busek, V. y Spulber, N.: *Czechoslovakia*, Nueva York, 1957. - *Statistická Rocenka Československé Socialistické Republiky*, Praga, 1965.

Alemania



El río Elba más abajo de la confluencia con el Havel. Nacido en los montes de los Gigantes, el Elba atraviesa Checoslovaquia y Alemania, pasando por Dresde, Magdeburgo y Hamburgo, y desemboca finalmente en el mar del Norte en un largo y amplio estuario. En el curso inferior señala durante un tramo la frontera entre las dos Alemanias. El río es activamente utilizado para el comercio entre la República Federal y Checoslovaquia, ya que constituye uno de los accesos más cómodos para llegar a Bohemia. (Archivo Rizzoli)



Tréveris (Renania Palatinado): la romana "Porta Nigra", el monumento más importante de la ciudad. Situada en el valle del Mosela, en posición estratégica para las comunicaciones con la Galia e Italia, la antigua "Augusta Treverorum" fue ciudad muy floreciente en época romana. En la Edad Media fue corte de reyes y electores del Imperio. (Etrusko)

Entre las grandes comunidades territoriales de Europa, Alemania (nombre con el que se pretende indicar toda la región geográfica dividida hoy entre los dos Estados alemanes) es la que puede considerarse más típicamente "europea": en efecto, está situada precisamente en el Centro del continente, y la bañan mares cuyas orillas opuestas corresponden a otros países europeos, mares en los que desemboca también la mayor parte de los ríos germánicos. Una posición, pues, muy diferente de la de Italia, alargada hacia el corazón de un mar que toca otros dos continentes, o la de Inglaterra, colocada frente a un océano que ha determinado su destino durante siglos.

Habitada en la antigüedad por aquellos germanos que pronto se encontraron o se enfrentaron con latinos y eslavos, Alemania ha vivido una historia que se ha desarrollado por completo en el continente europeo, del Rin al Vístula y de los Alpes al Báltico. Tuvo sólo un corto período colonial — treinta años, de 1884 a 1914 —, durante el que escasamente 7000 alemanes dejaron la patria para establecerse en el efímero dominio africano. Fue un breve paréntesis que no tuvo peso al-

guno en la milenaria evolución histórica del país, ligada completamente a Europa: singular destino para una nación que a lo largo de los siglos ha proporcionado un contingente humano tan elevado para las emigraciones. Ya entre los siglos X y XII, Alemania (Sacro Imperio Romano Germánico desde 962 hasta 1806) reconquistó las tierras de origen de los germanos, al otro lado del Elba, que había tenido que ceder a los eslavos cuando éstos presionaron hacia el Oeste; y entre los siglos XII y XV esta penetración germánica prosiguió más allá del mismo Vístula.

Debido a este continuo impulso hacia el Este (*Drang nach Osten*), se puede considerar a Alemania como una intermediaria entre la colonización romana y la llevada a cabo por las grandes potencias modernas durante el desarrollo de las civilizaciones occidentales. El *Drang nach Osten*, continuado en el siglo XVIII en forma de influencia económica y técnica, y amortiguado ya en nuestro siglo, encaminó, pues, el destino de Alemania en la dirección opuesta a las perspectivas que el océano ofrecía a las naciones marítimas. Sólo en los últimos decenios, después de la división política en dos Estados

que pertenecen a esferas de influencia diferentes, la República Federal Alemana ha mostrado deseos de introducirse en un contexto más amplio, extraeuropeo, mientras que la DDR (República Democrática Alemana) ha continuado la antigua vocación hacia el Este.

La formación del Estado alemán

En el interior de su misma masa étnica y lingüística, Alemania estuvo siempre fraccionada en multitud de partículas políticas de diversa importancia, partículas que eran más numerosas, más pequeñas y más inestables en las regiones en que el ambiente natural está más diversificado. Ya se tratase de reinos, de principados, de dominios eclesiásticos, de ciudades libres o de *länder* (estados con reglamentación parcialmente autónoma), se fueron reuniendo de forma progresiva en agrupaciones más o menos amplias mediante vínculos de diversa índole: ligas, confederaciones, imperios. El espíritu federativo ha sido siempre uno de los aspectos principales de la mentalidad política alemana.

Sin embargo, a lo largo de los siglos, de estas formas asociativas continuamente creadas y disueltas no había nacido nunca la idea de la unidad nacional. El primer paso efectivo en esta dirección no se dio hasta la Reforma, cuando Lutero unificó la lengua alemana; desde entonces comenzó a tomar forma la idea de una nación común, *das Deutschland*, y hacia finales del siglo XVIII, en parte también por las repercusiones de la Revolución Francesa, se fue configurando como una perspectiva política concreta. La etapa siguiente, decisiva, la señala la reacción ante las drásticas medidas adoptadas por Napoleón, quien, en 1802 y 1806, eliminó 112 de los



Aquisgrán: el relicario de Carlomagno. Magnífica obra de orfebrería renana, ejecutada entre 1200 y 1215 en plata dorada, presenta pequeños bajorrelieves que ilustran las empresas de Carlomagno contra los árabes, y estatuillas del emperador y de dieciséis de sus sucesores. (R. Crocellá)



El Walhalla, erigido en el siglo pasado en la orilla izquierda del Danubio, cerca de Ratisbona (Baviera), para honrar a los héroes de Alemania. Se trata de un templo de estilo dórico edificado sobre el modelo del Partenón. Su situación le confiere gran majestad: se eleva a 93 m sobre el nivel del río, dominando una triple serie de amplias terrazas. (S.E.F.)

350 estados soberanos alemanes y concedió sólo a 6 ciudades de entre 52 el derecho a mantener su *status* de "ciudades libres". Más adelante, un movimiento cultural de gran importancia se concretó, a manera de "manifiesto", en los famosísimos *Discursos a la nación* alemana, pronunciados, en 1807-1808, por el filósofo Fichte. Finalmente, otro elemento aglutinante fue el desquite armado contra la dominación napoleónica, que encabezó decididamente Prusia.

Después del Congreso de Viena (1815), la estructura política de Alemania quedó radicalmente modificada. Desaparecido el Sacro Imperio Romano Germánico, se constituyó en su lugar una Confederación de sólo 38 estados, dos de los cuales eran notablemente más extensos y poderosos (Austria y Prusia) y, por lo tanto, estaban destinados automáticamente a competir para la consecución de la hegemonía de la nación germánica. Al principio, las dos potencias estuvieron de acuerdo en reprimir cualquier aspiración a la unidad, sobre todo porque ésta iba acompañada de peticiones de cambios radicales del orden social; después, mientras Austria continuaba en la misma línea, Prusia se deci-

dió por la unificación. Su primer paso fue favorecer de todas las formas posibles la *Zollverein* — unión aduanera —, que llevada a cabo en 1834 eliminó la mayor parte de las fronteras económicas entre 25 estados, con un total de 26 millones de habitantes. La adopción de esta medida favoreció el proceso de industrialización que, comenzado alrededor de 1830, debía convertir Alemania, en cerca de medio siglo, en una de las mayores potencias industriales del mundo. Con la industrialización se formó un proletariado obrero en cuyo seno germinó el socialismo (manifiesto del Partido comunista, de Marx y Engels, 1848), y una burguesía industrial y comercial que, por una parte, trataba de oponerse al movimiento obrero y, por otra, procuraba liberarse del poder de la antigua clase nobiliaria. Después de la revolución de 1848, cuyo detonador fue la de París y que se reprimió con rapidez, la aspiración a la unidad nacional recobró vigor, pero no tuvo éxito un intento de constituir un Parlamento preparatorio (*Vorparlament*) elegido por sufragio universal, en parte porque el rey de Prusia rechazó despreciativamente la "corona de barro y papel" que la Asamblea le ofreció

para que unificara el país, y en parte por que Austria opuso un veto tajante.

La situación permaneció igual hasta la aparición en el escenario político del canciller Otto von Bismarck, cuya obra fue decisiva para la consecución de la unidad alemana. Llegó el enfrentamiento armado con Austria, y Prusia salió victoriosa (Sadowa, 1866). Reducido al silencio el mayor adversario de la unificación, ésta se realizó primero en forma de Federación, con un Parlamento (*Reichstag*) elegido por sufragio universal, y después, tras la guerra también victoriosa contra la Francia de Napoleón III (1870), se proclamó solemnemente el Imperio Alemán, el II Reich, el 18 de enero de 1871.

Después de 47 años de unión equilibrada, durante los cuales Alemania se colocó entre las grandes potencias industriales y militares, el país se hundió en el desorden con la derrota de 1918. Durante un corto periodo pareció que también en Alemania, donde miles de obreros, soldados y marineros amotinados habían constituido "consejos" parecidos a los *soviets* rusos, se iba a producir un cambio radical de las estructuras del Estado, pero la revolución, cuya alma era el movimiento "esparta-

MODIFICACIONES TERRITORIALES DE ALEMANIA ENTRE 1914 Y 1957. Ningún país ha sufrido tantas modificaciones territoriales como Alemania, que ha pasado alternativamente de la máxima expansión, tras sucesivas anexiones, a la máxima compresión, a raíz de la pérdida de los territorios conquistados en otro tiempo. Actualmente, no existe la unidad del Estado, que se halla dividido en dos, separados por una frontera antinatural. (Doc. Jean Dollfus)



quista" de Karl Liebknecht y Rosa Luxemburg, fue reprimida. En 1919 se proclamó la república, llamada de Weimar por la ciudad en la que se reunió la Asamblea constituyente, con un régimen representativo parlamentario y una orientación moderada.

La situación del país era trágica: despojada de más de 50.000 km² de territorio, sometida a costosas reparaciones bélicas, Alemania cayó en una terrible crisis económica que constituyó el terreno ideal para la aparición y rápido desarrollo de un movimiento nacionalista de extrema derecha, el promovido por el Partido nacionalsocialista ("nazi"), creado y dirigido por Adolf Hitler.

Los nazis instauraron su dictadura en 1933, proclamando el nacimiento de un nuevo Imperio (el III Reich) que, basado en un "orden nuevo", duraría mil años. En realidad, este régimen dictatorial, que practicó la violencia de forma sistemática, eliminando físicamente a sus adversarios en nombre de una falsa doctrina de la raza (unos 9 millones de personas, entre ellas 6 millones de judíos, perecieron en los campos de exterminio), duró sólo doce años. En 1945 Alemania, que había comenzado en 1939 la segunda Guerra Mundial, se encontró de nuevo invadida

por los ejércitos de las potencias aliadas, con las ciudades destruidas, su magnífica máquina industrial deshecha y la población hambrienta. Su territorio, que en 1929 era de 486.620 km², con 69 millones de habitantes; en 1939 de 586.267 km², con 79 millones, y en 1941, en pleno auge de la potencia nazi, de 729.774 km², con 97 millones de habitantes, quedó reducido después de la derrota a sólo 353.889 km², con una población de 66 millones de habitantes. Berlín repartía así su población en 1945: 1.190.938 hab. en el sector ruso, y 2.009.000 en los occidentales.

La división después de 1945

Además de la derrota y de la pérdida de territorio, Alemania sufrió también una dolorosa división: en efecto, los aliados se repartieron su territorio en cuatro zonas de ocupación (inglesa al Noroeste, americana en el Centro y en el Sur, francesa al Sudoeste y soviética al Este). El mismo destino le correspondió a la capital, Berlín, ocupada por los cuatro ejércitos, pero rodeada, como una isla, por el sector de ocupación soviético. El estado de "guerra fría" entre occidentales y soviéticos condujo, en 1949, a la creación de dos naciones separadas y rivales: en el

territorio de las zonas americana, inglesa y francesa se constituyó la República Federal de Alemania (*Bundesrepublik Deutschland*), Estado de economía de mercado y democracia parlamentaria; y la zona soviética se convirtió en un país socialista, gobernado por un régimen que se ha distinguido siempre entre sus semejantes por su rigurosa identificación con la línea política de la URSS, y tomó el nombre de República Democrática Alemana (*Deutsche Demokratische Republik*). Berlín, que constituye desde hace más de dos décadas uno de los "puntos candentes" donde se concentra la rivalidad entre las dos superpotencias, no tiene aún un *status* oficialmente reconocido: está dividida en dos por una clara frontera, el tristemente famoso "muro" que separa el *land* de Berlín Oeste (en el que están comprendidas las tres zonas de ocupación occidentales y que gravita hacia la República Federal) del Berlín Oriental. Este último, que incluye la zona de ocupación soviética, es en realidad un distrito incorporado a la República Democrática.

Después de esta división de Alemania, la República Federal es el Estado más extenso y poblado: en efecto, tiene (incluyendo Berlín Oeste) unos 61 millones de habitantes y 248.571 km², mientras que

la República Democrática cuenta con unos 17 millones de habitantes y un territorio de 108.173 km².

Paisajes alemanes

Diversidad de climas

Régimen continental y régimen oceánico se equilibran en esta zona de transición de Europa Central, aunque no sin notables variaciones locales. La influencia del mar, en el Norte, unida a la latitud, contribuye en verano a disminuir regularmente las isotermas que avanzan de Sur a Norte, teniendo en cuenta las diferencias de altitud: la media de julio es de 16° C en la llanura costera, en la cuenca del Weser y en los relieves hercinianos, de 17° C en las altiplanicies meridionales y de más de 19° C en el cálido valle del Rin. En invierno, en cambio, la media decrece de Oeste a Este: sólo los valles del Rin y del Mosela, Westfalia y Frisia conservan medias positivas en enero. La isoterma de -1° C sigue aproximadamente el meridiano 10. En la cuenca del Danubio se concentran las medias más bajas, de -2° C y -5° C, en especial en las fuentes del río y cerca de los Alpes.

Un clima fresco pero ventoso, suave

pero brumoso, confiere durante todo el año un aspecto gris al Schleswig-Holstein y a la llanura septentrional, en especial a la franja costera que se asoma al mar del Norte. Las lluvias se reparten de forma bastante uniforme en todas las estaciones (635 mm anuales de media en Hamburgo y 558 en Berlín, en 1969), con otoños templados y largos, primaveras rigurosas y tardías en las que no brota aún ni una yema cuando, a mediados de abril, las flores de los frutales renanos se están ya marchitando. La vertiente báltica y Brandeburgo son más secos. A partir de Hannover, la nieve es más frecuente y permanece más tiempo. Las cimas hercinianas septentrionales registran de 200 a 230 días de precipitaciones al año, de los cuales de 60 a 100 son de nieve. Es muy diferente el cielo que se descubre ascendiendo por las colinas a lo largo de las cuencas del Rin y del Weser. Las lluvias dominan en verano las elevaciones, mientras que la sequedad relativa en las depresiones protegidas de los vientos occidentales acentúa, a veces, los calores y las bajas temperaturas, pero estas lluvias son con frecuencia tormentosas. En verano vagan blancos cúmulos por el cielo de la Alemania meridional. Después del bellissimo otoño, un luminoso sol invernal (dejando aparte las

nieblas y las escarchas del curso del Danubio) aviva durante muchos días las extensiones nevadas. El valle medio del Rin, desde Maguncia hasta Colonia, tiene un cielo y una flora casi meridionales, y registra las temperaturas medias anuales más elevadas de toda Alemania.

Componen el territorio y los paisajes de la Alemania actual cuatro regiones naturales, de extensión muy variada: la estrecha franja de los Alpes Bávaros; el altiplano subalpino de Baviera y de Suabia, al Sur del río Danubio; los macizos hercinianos más antiguos, al Norte del Danubio, y las cuencas que aquéllos encierran, como el valle medio del Rin y los valles del Mosela, del Neckar y del Main, del Weser, del Saale y del Elba; y, finalmente, el extremo occidental de la gran llanura de aluviones glaciares comprendido entre los macizos hercinianos, el mar del Norte y el Báltico.

Los Alpes y la altiplanicie bávara

Los Alpes Bávaros, cuyas aguas recoge en su totalidad el Danubio, no son más que una estrecha franja de la vertiente septentrional de los Alpes, cubierta de bosques hasta 1600 m de altitud y expuesta a los grandes fríos. Esta franja es



El fabuloso castillo de Neuschwanstein, a tres kilómetros de Füssen (Baviera), se eleva a 965 m sobre una roca cortada a pico en las cercanías de un lago, el Alpsee, sobre el fondo de uno de los paisajes más bellos de los Alpes bávaros. Este castillo lo mandó construir en 1869 Luis II de Baviera, apasionado mecenas de Wagner. Muchas salas están acondicionadas, precisamente, como escenarios de óperas wagnerianas. Luis II fue destronado en 1886, a los 41 años, al ser declarado demente. Se suicidó arrojándose al lago de Starnberg.

(G. Mairani)

Una típica casita en la Selva Negra (Schwarzwald), la región que toma su nombre del espeso manto forestal que la recubre. La madera de estos bosques seculares alimenta la tradicional industria maderera de los valles, cuya economía, sin embargo, apunta hoy preferentemente al aprovechamiento de los recursos turísticos. (Marka)



tá constituida por la sucesión de pequeñas cordilleras interrumpidas por surcos herbosos y por tres incisiones más profundas (el Allgäu o alto valle del Iller; la cuenca de Garmisch, en el curso del Amper; y la cuenca de Berchtesgaden), cerradas, por encima de los bosques, por los peñascos o por los desiertos de piedras de las crestas dentadas que señalan la frontera y constituyen el fondo del horizonte meridional de la altiplanicie suabobávara.

La altiplanicie suabobávara, bastante uniforme, está cruzada por ríos dispuestos en abanico. Las glaciaciones más antiguas diseminaron allí de manera desordenada sus materiales morrénicos, que forman colinas bajas de perfil redondeado. Alrededor de una serie de lagos de forma oblonga se abren llanuras de colmatación de fondo húmedo, como la del Inn, y turberas y extensiones de gravas. Amplios claros con pueblos rompen el manto de los extensos bosques de coníferas. En su conjunto, el país es bastante pobre.

Más al Norte y hasta el Danubio, la glaciación no ha afectado una parte de la llanura en una zona más ondulada y con una población más numerosa en las hon-

donadas. Los campos se alternan continuamente con bosquecillos de pocas hectáreas, en las terrazas cubiertas a veces por un *loess* fértil que se extiende en mayor medida en el valle del Danubio, de campos oscuros y desnudos. Las ciudades de esta región son, sobre todo, grandes mercados agrícolas.

El Lech, que discurre de Sur a Norte por la altiplanicie, es una frontera si no política (pues el *land* de Baviera se extiende hasta el Iller) por lo menos étnica y natural entre Baviera propiamente dicha y Suabia. La monotonía del aspecto de Baviera y su carácter danubiano, fundamentalmente rural y poco modernizado, recuerdan en esa región al Este de Europa, mientras que Suabia, más variada, más risueña, es completamente occidental y tiene una atmósfera casi renana. Más arriba, en la región levemente ondulada de las morrenas recientes y de las areniscas, los Prealpes del Allgäu presentan buenos pastos y granjas donde se practica la ganadería para la producción de leche. Largas crestas boscosas y terrazas cubiertas de *loess* enmarcan agradablemente los valles paralelos de los afluentes del Danu-

bio. El mismo Danubio discurre por los pantanos de su valle desnudo desde Ulm hasta Donauwörth. Al Oeste del Iller, la altiplanicie de la alta Suabia württemberguesa presenta campos abiertos y turberas. Al Sur se extiende una zona de bosquecillos de pinos y de pequeñas colinas herbosas con muchas casas rústicas. Después, a 400 m de altura, frente a los Alpes suizos y austriacos, se encuentra el lago de Constanza (Bodensee), el "mar de Suabia", amplio y profundo depósito de las aguas del Rin superior. Sus orillas septentrionales, de clima suave, con agradables frutales y viñedos y adornadas con jardines y villas, forman la denominada "Riviera alemana".

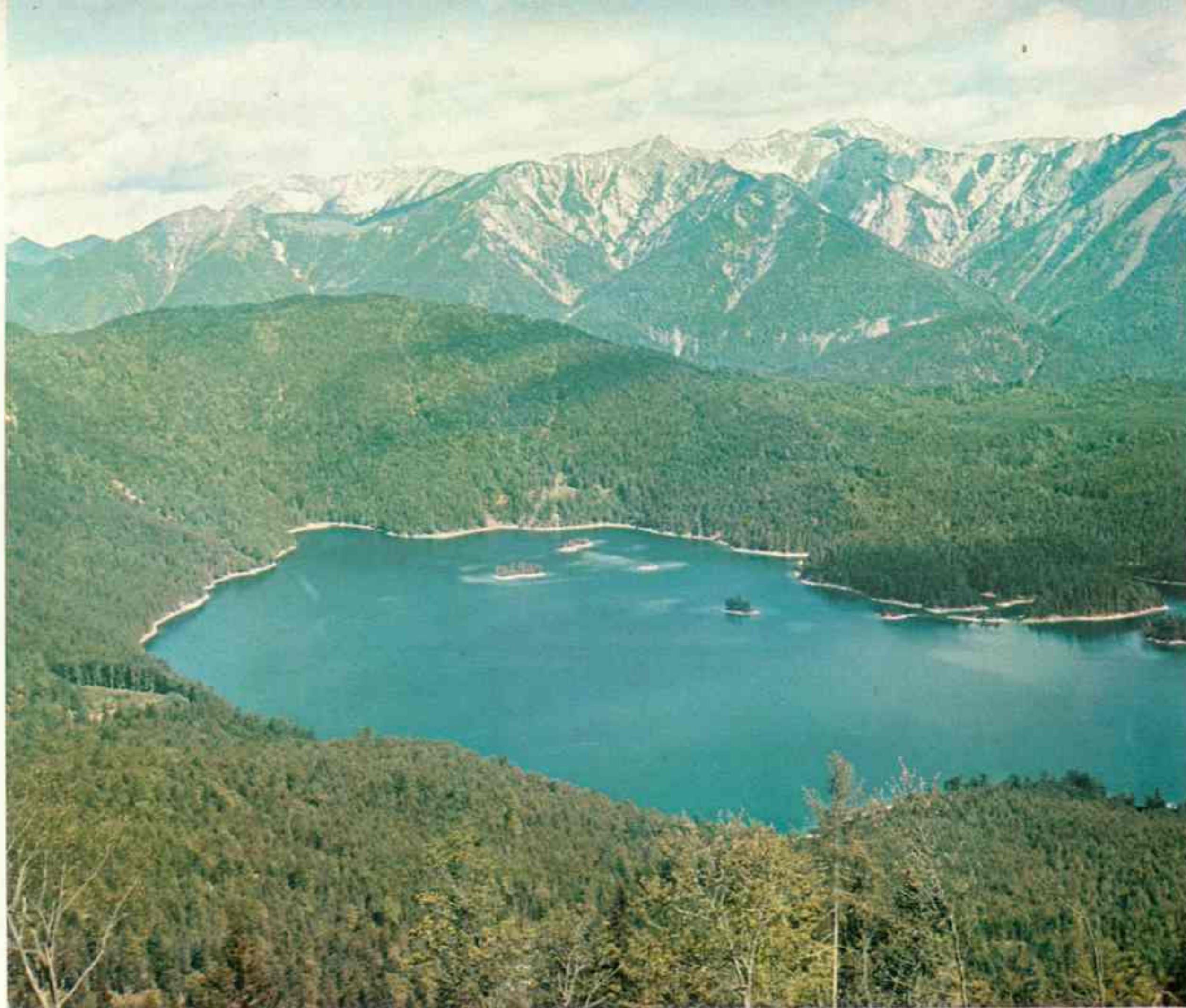
Al Noroeste del lago, la fértil cuenca del Hegau, erizada de salientes basálticos, está cerrada por las colinas calcáreas del Jura suabó, que el alto Danubio cruza con espectaculares cascadas.

Macizos antiguos meridionales

Los macizos antiguos de la zona herciana constituyen el paisaje más típico de Alemania, con la sucesión hasta la lejanía de sus redondeadas cimas cubiertas de bosques y con sus valles ocupados por campos, donde las aldeas están encerradas en una guirnalda de plantaciones de frutales. Entrando en esta zona, el Rin avanza en su curso medio entre dos cordilleras gemelas, los Vosgos y la Selva Negra, una de ellas en Francia y la otra en Alemania.

La Selva Negra (Schwarzwald) tiene sus altitudes máximas (Feldberg, 1493 m) en el Sur, cúpulas graníticas y peladas que constituyen las mayores elevaciones de Alemania después de los Alpes, y está interrumpida por valles encajados y empinados con numerosas terrazas glaciares. La vertiente renana abunda en praderas y campos animados por casas esparcidas y pueblos situados al pie de los bosques de grandes abetos blancos, mientras que la vertiente württemberguesa nororiental se convierte en un inmenso y silencioso abetal ininterrumpido que desciende en dirección a Pforzheim.

Después, a la altura de Karlsruhe, en la orilla derecha del Rin, sustituye a la montaña, durante 50 km, una fértil y risueña región de bajas colinas, en Kraichgau, cubiertas sobre todo por viñedos, paso fácil hacia el río Neckar. Cerca de Heidelberg las colinas se elevan, pero sin llegar a los 600 m, cerrando el sinuoso curso del Neckar hasta que desemboca en la llanura. Al otro lado del río, las elevaciones se alzan de nuevo en el Odenwald (Selva de Odín), donde reaparece el gran hayal con abetos, que desciende suavemente hacia el llano de Darmstadt y continúa después al otro lado del Main, con el bajo y tosco



El Elbsee es uno de los numerosos lagos de origen glaciar que caracterizan el extremo meridional de la altiplanicie suabobávara, al pie de los Alpes. Con una longitud de cinco kilómetros y una anchura de tres, el lago se ve embellecido por siete islillas que emergen de su limpia superficie. (Pedone)

macizo del Spessart, antes completamente sumergido en la soledad del bosque de encinas y hayas más bello de Alemania deforestado ahora en parte.

Frente a Karlsruhe, en la orilla izquierda del Rin (Palatinado), como prolongación de los bajos Vosgos hacia el Norte, se extiende el Hardt, meseta arenosa de la misma altitud, muy poblada, cubierta de pinos y de hayas, de relieve bastante accidentado. Sus pendientes occidentales descienden imperceptiblemente hacia una llanura de terrenos labrantíos y pueblos, borde natural de Lorena.

Aún más al Oeste, en los confines de Lorena, la región del Sarre se presenta ondulada, con pastos y colinas que se elevan hasta los primeros reductos del Hunsrück, y cruzada en sentido diagonal (de Neunkirchen a Saarbrücken) por un gran bosque poblado de frondosos árboles, entre los que predominan las hayas.

El Rin

Después de salir del lago de Constanza, el Rin atraviesa 875 km de territorio alemán, después de marcar en un breve tre-



Rothenburg ob der Tauber (Baviera): la Marksturm, torreón del siglo XII, en otro tiempo destinado a prisión, resto de las antiguas murallas. La espléndida ciudad bávara fue reconstruida en 1356, después de su destrucción por un terremoto, como burgo fortificado, rodeado de murallas y rico en monumentos arquitectónicos. (J. A. Cash-Marka)

cho la frontera con Suiza y con Francia. Su recorrido puede dividirse en cuatro sectores naturales bien definidos: ante todo, el estrecho surco en el que, aún con aspecto de torrente, más abajo de las tumultuosas cascadas de Schaffhausen y con una pendiente de un metro por kilómetro, llega a Basilea. Aquí empieza la cuenca media, de 360 km de longitud y 40 de anchura, en la que el río discurre de Basilea a Maguncia. A continuación, el "curso heroico", profundo y turbulento, excavado en el macizo esquistoso a lo largo de 120 km. Finalmente, se extiende la vasta llanura en la que, grandioso y apacible, discurre con lentitud hacia su delta holandés. Gracias a la combinación de las aguas aportadas por sus afluentes — unos alpinos, alimentados en verano por la fusión de la nieve, y otros hercinianos, con el caudal engrosado por las abundantes lluvias invernales —, el flujo del Rin queda

notablemente equilibrado y asegura la continuidad de la navegación, excepto algún día de niebla o de hielo.

La rica llanura del Rin medio

Bien protegida, luminosa y cálida, pero no sin duras heladas invernales, la magnífica llanura media aluvial del Rin descende de los 250 m de Basilea a los 140 m de Kehl, y después, más lentamente, a los 80 m de Bingen. Es el corazón y la vía natural del Norte de Europa y pertenece en una cuarta parte a Francia. El río, rectificado y ya navegable, ha abandonado meandros y brazos muertos. Largas zonas de bosque cubren de encinas las gravas y de pinos las arenas, pero predominan en todas partes los cereales y los frutales. La densidad de población ha sido siempre alta en la región, desde tiempos antiguos, y actualmente pasa de los 300 habitantes

por km² en diversas zonas. Las aglomeraciones consisten en grandes pueblos ricos y urbanizados, en la seca y risueña Brisgovia, al Sur (Friburgo), alrededor de la pequeña colina volcánica del Kaiserstuhl, toda recubierta de viñedos, frente a la alta Alsacia, o en la llanura más húmeda del Baden central (Karlsruhe), con su maíz, su colza, sus nacedales y sus castaños completamente meridionales. El *Bergstrasse* ("camino del monte"), donde se cultivan ciruelos, cerezos, almendros y melocotoneros, y la llanura cercana están llenos de pequeñas ciudades activas rodeadas por cultivos industriales y huertas.

La orilla izquierda, el Palatinado, es menos llana, menos lluviosa y menos urbanizada: forestal en el llano, está representada por la ligera pendiente de *loess* y de campos de trigo expuestos hacia el Este, que ascienden hacia la *Weinstrasse* (el "camino del vino").



El macizo del Zugspitze eleva su impresionante mole en los Alpes Bávaros, cerca de la frontera con Austria, y con sus 2963 m es la más alta cumbre de Alemania. Desde su cima se contempla un panorama vastísimo, que abarca desde los Altos Tauros al Este hasta el Silvretta al Oeste y los Dolomitas al Sur. Al pie de la vertiente septentrional del macizo está situada Garmisch-Partenkirchen, la mayor estación de esquí de Alemania. (G. Seider-Marka)

EUROPA CENTRAL


Map showing Central Europe, including countries like Dinamarca, Suecia, Polonia, Alemania, Austria, Hungría, Italia, and others. Major cities and geographical features are labeled.

Geographical Features:

- Mountains:** Mts. del Morvan, Alpes, Erzgebirge, Sudetes, Taurus, Carpathians.
- Rivers:** Danubio, Vístula, Elba, Oder, Sava, Drava, Ródano, Mosá, Rin.
- Lakes:** L. de Constanza, L. de Ginebra, L. de Garda, L. de Como, L. Balaton.
- Islands:** Gotland, Öland, Bornholm, Frisias, I. de Elba, Córcega.

Major Cities: Copenhague, Malmö, Goteborg, Århus, Hamburgo, Bremen, Berlín, Poznań, Varsovia, Lodz, Wrocław, Katowice, Cracovia, Praga, Plzeň, Nuremberg, Fráncfort, Mannheim, Estrasburgo, Basilea, Berna, Ginebra, Lyon, Marsella, Milán, Turín, Venecia, Bolonia, Florencia, Roma, Viena, Graz, Linz, Innsbruck, Trieste, Rijeka, Zagreb, Budapest, Debrecen, Oradea, Arad, Pécs, Szeged, Subotica, Timişoara, Belgrado, S. Marino, Ancona, Solit, Birmuir.

Other Labels: Jutlandia, Pomerania, Brandeburgo, Turingia, Franconia, Lorena, Alsacia, Suiza, Italia, Hungría, Rumania, Serbia, Montenegro, Bosnia-Herzegovina, Croacia, Eslovenia, Austria, Alemania, Polonia, Suecia, Dinamarca, Bélgica, Países Bajos, Flandes, Ardenas, Vascos, Selva Negra, Selva de Turingia, Selva de Bohemia, Selva de Carpatos, Selva de Bacia, Selva de Balaton, Selva de Taurus, Selva de Carpatos, Selva de Bacia, Selva de Balaton, Selva de Taurus, Selva de Carpatos.



El castillo de Heimb-
burg domina, en la
orilla izquierda del
Rin, el pueblo de Nie-
derheimbach. La fun-
dación de la fortaleza
se remonta al siglo
XIII, pero, como mu-
chas de estas cons-
trucciones, fue rehe-
cha en el siglo pasa-
do. Nos encontramos
en el curso medio del
rio, que atraviesa el
macizo esquistoso re-
nano, encajado entre
márgenes abruptas.
Se trata del llamado
"curso heroico", que
discurre entre casti-
llos, monumentos y
ciudades cargadas de
historia, en un valle
pintoresco y muy rico
en viñedos. (P. Klaes)



VARIACIONES TERRITORIALES DE EUROPA CENTRAL DESDE 1913 HASTA NUESTROS DÍAS. En vísperas de la primera Guerra Mundial, los Imperios Alemán y Austro-Húngaro se habían extendido ampliamente por Europa Central, y ambos poseían una larga fachada marítima, si bien sus características geográficas y económicas eran muy distintas. Después del Tratado de Versalles (1919) y los acuerdos siguientes, se modificaron las fronteras de trece Estados, y varias naciones alcanzaron la independencia política. Había nacido un "mundo nuevo". El territorio de Alemania quedó reducido, y el Imperio Austro-Húngaro se desmembró. Bulgaria perdió su salida al mar Egeo, que más tarde debía reconquistar por breve tiempo, en tanto se engrandecían Rumania y Grecia. Se constituyeron y reconstituyeron nuevos países: Yugoslavia o, más exactamente, el reino de los serbios, croatas y eslovenos; Polonia, que había desaparecido como Estado en el siglo XVIII; y Checoslovaquia, que se insertaba entre esas naciones de Este a Oeste. Tras los acontecimientos bélicos que se desarrollaron en Europa entre 1939 y 1945, con el hundimiento de la Gran Alemania, se procedió a nuevas rectificaciones de fronteras, como se observa claramente en el tercer mapa. Polonia quedó desplazada hacia el Oeste con relación a la anteguerra, y hoy usufructuaria una fachada marítima de 500 km. La URSS se vio engrandecida hacia el Oeste, en tanto que Alemania quedaba reducida. Rumania y sus vecinos sufrieron una vez más modificaciones en sus límites y en su superficie. En menos de medio siglo, Europa Central ha cambiado enteramente su fisonomía. Todas estas modificaciones, que responden a realidades étnicas e históricas, pero también a relaciones e intereses diversos, coincidentes o divergentes, no pueden ignorarse si se pretende comprender la actual geografía económica y política de los Estados centroeuropeos.



1913-1920

- Limites en 1913
- Limites en 1920
- Imperio Ruso en 1913
- Imperio Austro-Húngaro en 1913
- Limites del Reino de Hungría
- Territorios perdidos por Alemania después de la 1ª Guerra Mundial
- 1920 Fecha de cesión o de anexión



1938-1943

- Limites en 1920
- Limites en 1943
- Alemania en 1920
- Gran Reich en 1943
- Hungría } en 1943
- Bulgaria }
- Italia }
- Países desmembrados del 1938 al 1941
- Limites del Reichskommissariat en la U.R.S.S. ocupada



1947-1955

- Limites en 1920
- Limites en 1947
- Territorios anexionados o vueltos a ocupar por la U.R.S.S.
- Territorios perdidos por Alemania
- Limites de la nueva Polonia

Finalmente, en las terrazas del Rheingau, de Wiesbaden a Rüdesheim (orilla derecha), que al otro lado del río dominan las huertas de Maguncia, se doran al sol, protegidas por el Taunus, las uvas de las que se extrae el famoso vino del Rin.

El bloque del macizo esquistoso

El macizo esquistoso renano interpone entre esta llanura tan viva y el foco de actividad renanowestfálico, entre los 500 y los 800 m de altitud, el cuádruple bloque de sus mesetas montañosas, frías, casi estériles, de clima hostil. Se encuentran allí las zonas menos industrializadas de Alemania. A la derecha, el Taunus alinea, hasta 880 m por encima de las ciudades del Hesse renano, los hayales de sus crestas. Justamente enfrente, en la orilla iz-

quierda, se alza el Hunsrück, de formas más indecisas que ascienden en cumbres boscosas hasta los prados de la altiplanicie (818 m), aún más salvaje y despoblada. Al otro lado del Mosela la cúpula del Eifel extiende a 746 m sus grises páramos ventilados, sus tallares y sus matorrales: se hace, en cambio, más fértil por las orillas del Mosela y cerca del Rin. En la otra margen renana, río abajo de Lahn, se extiende el Westwald, más atractivo y habitado hasta altitudes mayores, que eleva ante Bonn las pintorescas agujas eruptivas de los Siebengebirge (las "siete montañas"), alternando los prados que nutren a un numeroso ganado, en las mesetas basálticas, con los extensos bosques de hayas en los esquistos, sobre todo en el Rothaargebirge (840 m) y, al Noroeste, en el Sauerland. Finalmente, se suaviza en

las colinas del verde y agreste Bergisches Land, que llegan, prácticamente, hasta las márgenes del Ruhr.

La vivaz angostura del Rin

Dentro del cerco de estas elevaciones solitarias, se encuentra actividad humana en los surcos recorridos por el Rin, el Mosela, el Ahr, el Lahn y el Sieg. El Rin discurre con una rápida corriente por la garganta rocosa que se ha excavado al pie de los castillos y de los viñedos en terrazas. La garganta se ensancha pasada la doble y grandiosa confluencia del Mosela y del Lahn (Coblenza). El Mosela, cuyo curso no se ha regularizado aún completamente, después de su recorrido industrial en Francia, refleja en los meandros situados después de Tréveris, viñedos,



Lübeck: la Holstentor, la gran puerta de la ciudad, construida en 1447, que hoy alberga el museo histórico local. Al fondo, a la izquierda, las dos torres de la Marienkirche, y, a la derecha, la de la Petrikirche. Fundada en 1143, Lübeck se convirtió en ciudad libre imperial en 1226 y dio vida, junto con Hamburgo y Bremen, a la Liga Hanseática (Hansabund), de la que fue capital. Sus tradiciones comerciales han sobrevivido hasta nuestros días y, actualmente, Lübeck es el mayor puerto alemán del Báltico. (G. Mairani)

El río Neckar en Heidelberg. La gran arteria del Württemberg (370 km, de ellos 180 navegables) nace entre el Jura suabo y la Selva Negra, y después de haberse excavado el lecho en las terrazas de Suabia, desemboca en el Rin cerca de Mannheim. En las vertientes de su valle medio, prosperan diversos cultivos, sobre todo los de cereales y forrajes. (S.E.F.)



plantíos de frutales y antiguos pueblos de gracia incomparable.

El Rin baña finalmente Bonn y la pequeña cuenca de Colonia que, hasta Düsseldorf, conserva aún algunas características de la suavidad meridional. Al Oeste, entre el Rin y el Mosa, se extienden, alrededor de Düren, terrenos agrícolas muy

fértiles, y también más al Norte, alrededor de Krefeld. En la llanura que circunda a Cléveris se practica la ganadería para obtener productos lácteos, con métodos ya holandeses. A la derecha del Rin, los ríos Wupper, Ruhr y Lippe delimitan las etapas a través de las cuales la gran cuenca carbonífera desciende hasta la llanura westfálica. Paisajes ligeramente ondulados, delimitados por setos, bosquecillos, fosos, campos de margas cretáceas, ricos prados y densos grupos de alquerías confieren un aspecto muy occidental al corazón de esta llanura.

La cuenca suabofrancona

Al otro lado de la barrera de macizos de arenisca cubiertos de bosques que delimitan por el Este la fosa renana, se extiende la cuenca suabofrancona. Situada en el corazón de la zona herciniana y unida más al Norte con la cuenca de Turingia, forma la "depresión de la Alemania central" (*Mitteldeutsche Senke*), que es avenida hacia el Rin, es decir en sentido inverso a las inclinaciones de los estratos, por el Neckar a través de Suabia y por el Main a través de Franconia.

El Neckar, la gran arteria württemberguesa, nace a pocos kilómetros del Danubio, pero excava su cauce mucho más rá-

pidamente, lo que le permitió en épocas terciarias capturar numerosos afluentes danubianos. Sus fuentes se encuentran entre la Selva Negra y el Jura de Suabia (*Schwäbische Alb*). Los *Gaue*, campos abiertos y cultivados, a la salida de los densos bosques de los macizos de arenisca, se extienden desde el Oeste de Stuttgart hasta el Norte de Würzburg. Con topónimos variados y significativos — Korngäu (país del trigo), altiplanicie de Hohenlohe, Bauland (país agrario) —, esta zona es el granero de la región, y en los flancos de los valles del Neckar, del Rems y del Main crecen también prósperos viñedos. Finalmente, todo el horizonte württembergués está dominado diagonalmente por la alta silueta de la dorsal rocosa y de los picos aislados que, coronados por castillos, se elevan en el Jura de Suabia hasta los 700 o los 1000 m.

Muy accidentada, dividida por una serie de valles en pequeñas zonas risueñas, latinizada en el interior del *limes*, la baja Suabia, muralla defensiva del Imperio Romano, contrasta con la próxima Franconia. Esta última, excepto a orillas del Main, ofrece, con el mismo sustrato, un clima más riguroso, terrenos más pobres, crestas menos elevadas y más monótonas, paisajes más desolados.

El Jura de Suabia se interrumpe brus-



La rotonda que en Donaueschingen encierra las fuentes del Danubio. Fue construida en 1896 en el interior de la residencia de los von Fürstenberg, y una inscripción reza: "Sobre el mar, 678 m; al mar, 2840 km". En realidad, el Danubio propiamente dicho se forma 250 m más abajo, después de que las aguas del Brigach (nombre del río que nace en la rotonda) se unen con las del Berg. (R. Crocellà)

camente al Este, en la pequeña, llana y fértil cuenca circular del Ries. Más allá, el Jura de Franconia, más fragmentado, alza sus picos y cimas en un amplio semicírculo en torno a tristes campos arenosos. Sus bosques de hayas y sus páramos pedregosos, frecuentes en el Norte, especialmente en la "Suiza francona", con sus rocas pintorescas, descienden hacia el Sur hasta el Danubio, que los cruza por los raudales de Weltenburg.

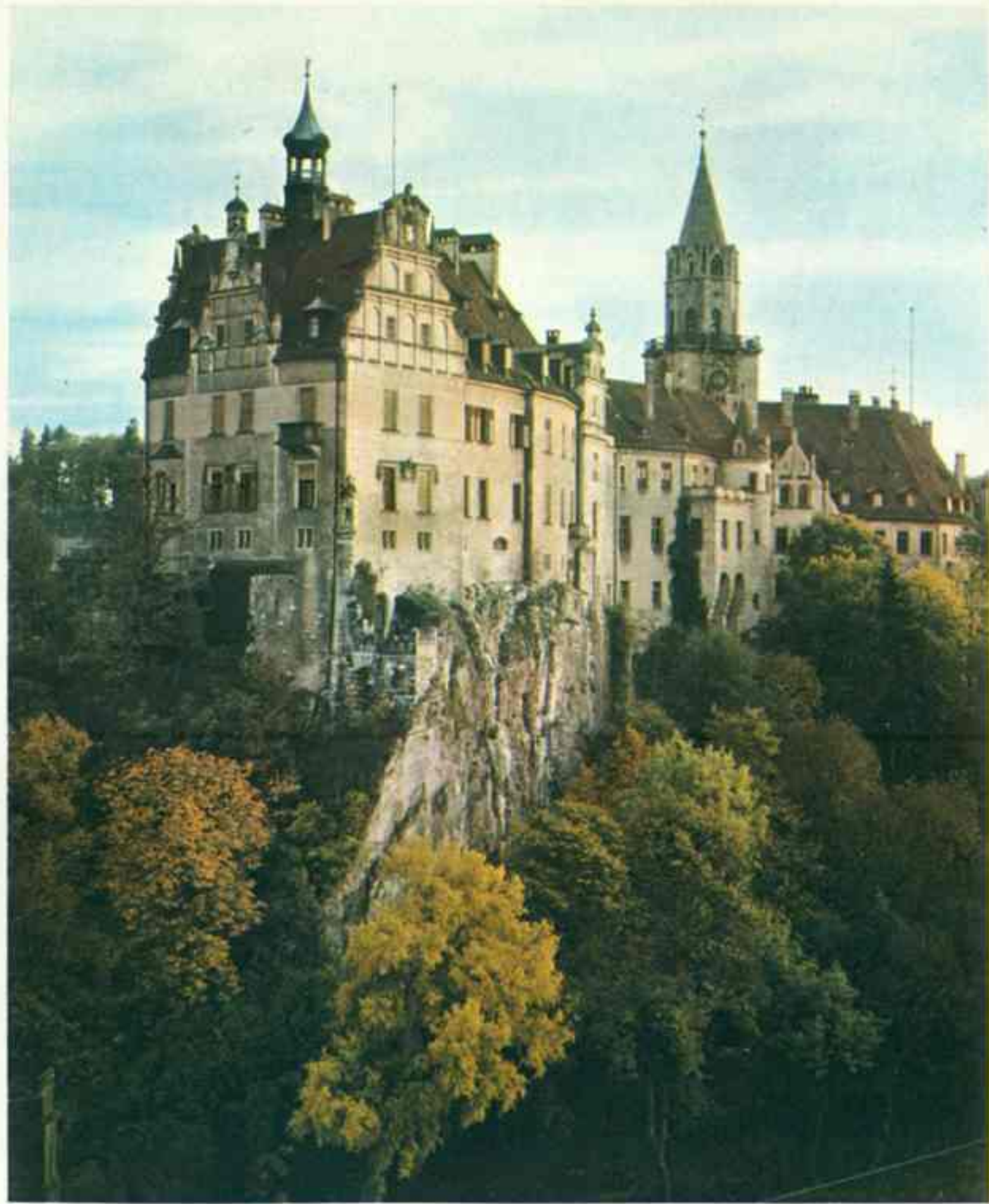
Una zona de transición

El alto Main, en las proximidades de Bayreuth, y el Naab, que pasa por el Alto Palatinado, cruzan una zona de transición de subsuelo complejo. El Fichtelgebirge (1051 m), de campos desnudos, bosques de abetos e inviernos fríos, es el ejemplo más típico de las cordilleras hercinianas y se encuentra cerca de la triple frontera de las dos Alemanias y Checoslovaquia. El paso de Furth im Wald, que comunica Baviera con Bohemia, está situado entre el Alto Palatinado y la doble cordillera de la Selva Bohemia (1458 m) y de la Selva Bávara (que cruza el Danubio cerca de Passau). Bajo un cielo lluvioso, esta cadena está cubierta por el bosque de coníferas más solitario y salvaje de Alemania. La vida es muy difícil para sus habitantes, que se han refugiado en el largo surco intermedio del río Regen.

El claro y suave valle medio del Main, de anchos meandros, con sus vides y sus ciruelos, cumple una función de intermedio entre el Norte y el Sur de Alemania. Al Norte, el Hesse está comprendido aún totalmente en la zona herciniana. Dos grandes volcanes erosionados, bajo las turberas y los prados empapados por las lluvias y la nieve, enmarcan la verde cuenca del Fulda: son el Rhön (950 m), con sus pequeños brotes eruptivos, y el Vogelsberg (772 m). Entre este último y el Taunus, la rica depresión agrícola del Wetter, salpicada de ciudades y pueblos, abre el camino natural más fácil entre el Sur y el Norte de Alemania, lo que constituye una de las causas de la prosperidad de Frankfurt.

Al Norte de Kassel, las elevaciones del Weser, redondeadas, separadas unas de otras y coronadas ya sólo por hayas, descienden poco a poco hacia los límites de la gran llanura septentrional, y en ellas se encuentran muchas pequeñas y antiguas ciudades.

Al Este de las alturas fragmentadas del Weser, dos elevados macizos primarios cierran la cuenca sedimentaria de Turingia, cuyas aguas son avenadas hacia el Sudeste, única dirección abierta. Al Norte, con la severa y legendaria cumbre granítica redondeada del Brocken, sumergida



Dos de los más famosos castillos de Alemania: el de Sigmaringen, a la izquierda, fundado en el siglo XI y ampliado en época gótica y renacentista; abajo, el castillo de Hohenzollern, del siglo XII, reconstruido entre 1850 y 1857. Su historia está ligada a la de la familia del mismo nombre, que reinó en Prusia y que, en 1871, tras la unificación de Alemania, se convirtió en la dinastía imperial. (R. G. Everts-Marka)



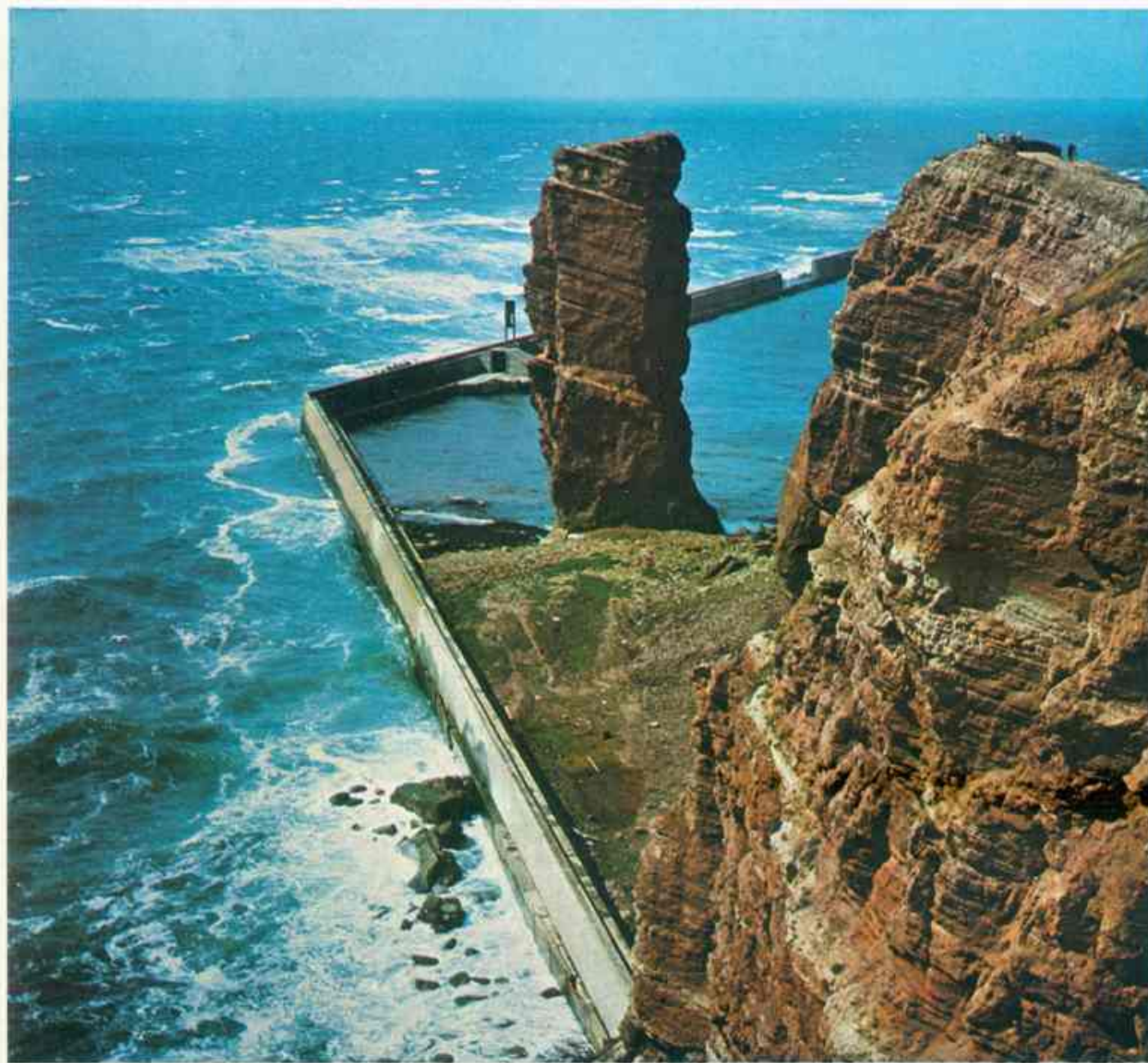
en nubes y nieblas, a más de 1100 m sobre la llanura septentrional, se encuentra el Harz, con su altiplanicie cubierta de abetos y turberas y su corona de pequeñas ciudades industriales situadas en las laderas. Después, al Sur, se levanta a 900 m la silueta de la Selva de Turingia, con una longitud de 100 km de Sudeste a Noroeste y una anchura de sólo 10-35 km. La Selva de Turingia está muy poblada y en sus valles ramificados abundan las industrias, entre el Werra y el Saal, principales afluentes del Weser y del Elba, respectivamente. El Saal, que recoge todas las aguas de la cuenca de Turingia, apenas la roza discuriendo por un valle profundo y formando sinuosidades, desde Saalfeld hasta Jena y Naumburg. Su afluente, el Unstrut, constituye la arteria media de esta cuenca oval bien protegida, completamente agrícola y con ciudades residenciales diseminadas.

Al Sudeste, la meseta del Vogtland (500 m), de contorno suave, cruzada por cascadas, une la Selva de Turingia al Erzge-

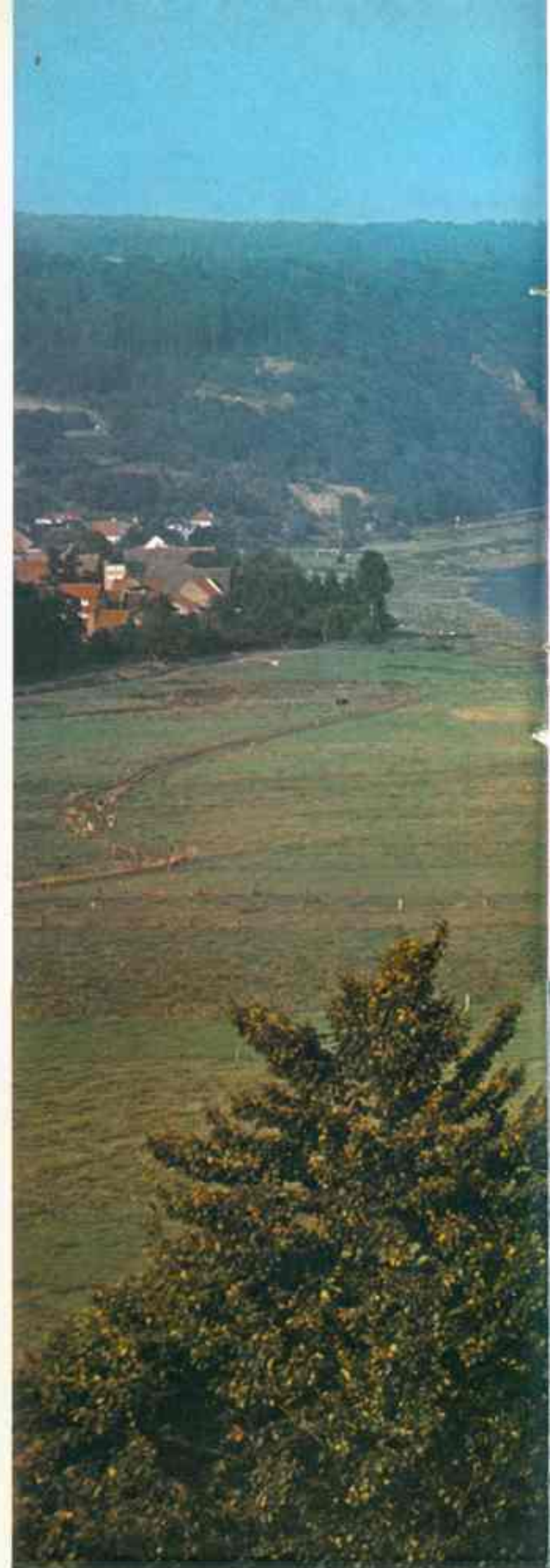
birge (montes Metálicos). Este macizo cristalino (1200 m), en la frontera con Bohemia, es la cordillera herciniana roturada y explotada desde hace más tiempo. Se trata de una región superpoblada, con ciudades, pueblos, talleres y fábricas que llegan hasta las cimas redondeadas. Se encuentran allí pocos bosques, salvo en las proximidades del curso del Elba, en la llamada "Suiza sajona" (Dresde), más allá de la cual se encuentra el granito, en las colinas bien cultivadas de la Alta Lusacia (Lausitz), región que desarrolló su personalidad histórica a partir del siglo XV.

La llanura septentrional

La extensa llanura septentrional de Alemania, sin frontera hacia el Este, no presenta la variedad de aspectos de la zona herciniana, pero, aun en su aparente monotonía, se fragmenta, según la intensidad y la antigüedad de las glaciaciones cuaternarias, en grandes regiones de naturaleza diferente, en las cuales alternan las



El dique del puerto de Helgoland, la islla situada frente a la desembocadura del Weser, a 60 km de la costa del mar del Norte. Cedida por Inglaterra a cambio del protectorado de Zanzibar en 1890, después de haber sido una importantísima base de submarinos durante la segunda Guerra Mundial, se ha convertido hoy en estación balnearia. (Marka)



zonas agrícolas con las forestales, los páramos con los pantanos.

Una primera región, que en la época posglacial quedó cubierta de *loess*, se extiende, a lo largo del borde de las elevaciones hercinianas, en una anchura que va de los 30 a los 60 km; se puede observar entre Dresde, la cuenca de Leipzig y Halle, al pie del Erzgebirge y en la desembocadura de la cuenca de Turingia, hasta las elevaciones del Weser, más allá de Hannover. Estas tierras sin atractivos paisajísticos, pero de fertilidad excepcional, constituyen una de las regiones más vitales de Alemania, pobladas desde hace largo tiempo y con muchas ciudades. Toda la franja de fértil llanura que va desde Hannover



hasta Sajonia, pasando por Magdeburgo y Brunswick, constituye el Börde.

A esta zona fértil le sigue una segunda franja más al Norte, de origen morrénico, con grandes superficies cubiertas por brezales que se extienden a lo largo del curso medio del Elba. Al Este se hallan las colinas ricas en bosques de la baja Lusacia, y después las colinas más bien desoladas del Fläming. Al Oeste se sitúa la Letzlinger Heide, en la que se ha llevado a cabo una repoblación forestal, pero, sobre todo, se extiende un extenso brezal situado entre Celle y Hamburgo: se trata de la vasta landa de Luneburgo (Lüneburg Heide), que se está intentando repoblar parcialmente con pinos.

Al Nordeste, en el centro del Brandeburgo, los valles glaciares han modelado entre el Oder y el Elba, grandes surcos deprimidos por los que fluyen actualmente el Spree y el Havel. El suelo es arenoso o de turba, cubierto a veces de pantanos. En el centro componen el paisaje, más bien monótono en su conjunto, tierras onduladas bastante fértiles, muy cultivadas y con alta densidad de población, y, sobre todo, con grandes extensiones de pinos.

Más al Norte, después de otra zona de bosques, la elevación del Mecklemburgo (150 m) presenta en su centro, en los extremos de las morrenas frontales, numerosos lagos, algunos de ellos bastante

extensos (Müritz, 155 km²), rodeados de bosquecillos de hayas y de pinos. Las morrenas de fondo presentan extensiones lisas de arcilla y limo cultivadas en su totalidad.

A lo largo del mar Báltico, que tiene un carácter casi más lacustre que marítimo, las costas bajas se presentan profundamente accidentadas, con ensenadas que toman el nombre de *förden* (antiguos valles sumergidos), *hodden* (producidos por hundimientos locales) o *haffe* (lagunas), y también se presentan orladas por islas (Rügen) y por cordones de dunas. Las costas de la isla de Rügen son muy irregulares y forman bahías, ensenadas, penínsulas y, en la costa Este, acantilados.

El curso del Weser en la parte meridional de la Baja Sajonia. La región, una de las menos ricas del país, pertenece a la faja media de la Alemania hercínica: un complejo de altiplanicies secundarias, donde la agricultura es mediocre y que, por eso, poco a poco se van despoblando. (Bloemendal-Marka)

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN EN LAS DOS ALEMANIAS. La densidad es mucho más elevada en la República Federal (237 hab. por km²) que en la República Democrática (148). Aquella ha crecido, también, debido al amplio contingente de refugiados. Es excepcional la densidad en la cuenca del Ruhr.



Turberas y pólderes

Al Oeste del Elba y de la landa de Luneburgo reina, con un aspecto completamente diferente, el melancólico paisaje de las *Geesten*, una extensa llanura arenosa, aún mal avenada, antiguamente cubierta por los hielos y después erosionada. Turberas estériles se extienden hasta el infinito, con algún pequeño lago rodeado de cañaverales. Estas turberas, algunas bajas y esponjosas bajo los juncos (*flachmoore*), y otras secas y en pendiente, se utilizan para extraer combustible, pero ahora se están saneando progresivamente por medio de canales dispuestos en cuadrícula, estableciendo pequeñas granjas de colonos y cultivando según los sistemas de la vecina Holanda. En esta zona se puede encontrar aún algún residuo de bosques de hayas y abedules.

Entre las tristes *Greesten* y el limo marino de los *Watte*, a lo largo de la orilla del mar y los estuarios, desde Emden hasta Dinamarca, se alternan, en contraste estridente, una serie de pólderes arcillosos, excepcionalmente fértiles, las *Marschen*, protegidos por diques desde el siglo XI. Con una anchura de 10 a 15 km, forman pequeñas regiones delimitadas, algunas agrícolas (al Oeste del río Weser y en los Dithmarschen) y otras forrajeras, de gran actividad ganadera. Como una pantalla protectora, el cordón de las altas dunas de las islas Frisias, desde Borkum hasta Sylt, mantiene alejadas de los *Watte* y de las *Marschen* las grandes olas del mar del Norte. Sin embargo, este cordón de dunas está interrumpido por el estuario del Elba, dominado desde el mar por el escollo de Helgoland.

Finalmente, el Schleswig-Holstein acoge

a ambos lados de su istmo, siguiendo el eje Norte-Sur, fragmentos de todos los paisajes del Este y del Oeste: hacia el mar del Norte las *Marschen*; en el Centro las *Geesten* y las landas estériles; frente al Báltico el mismo paisaje agrícola y lacustre del Mecklemburgo, con el *Wagrien* o "Suiza del Holstein" (bosques de hayas y lagos de Eutin y Plön) y el *Angeln* del Schleswig, con sus fiordos llanos que penetran profundamente en la tierra y dan a las costas un aspecto recortado. Schleswig-Holstein se diferencia de Mecklemburgo, por su clima más oceánico.

Población y asentamiento

Confinado, después de 1945, entre el Oder y las Árdennas, el pueblo alemán no incluye actualmente ninguna minoría étnica, excepto el pequeño grupo danés de Flensburg y, en Alemania Oriental, los 160.000 sorabos o vendos, eslavos de Lusacia. Entre los alemanes, pocos son los apellidos no germánicos. De éstos, la mayor parte, de origen polaco, procede de las antiguas provincias prusianas de Posenania y de Prusia Occidental o bien de los mineros emigrados al Ruhr y posteriormente naturalizados. Otros apellidos, de resonancia francesa, corresponden a los descendientes de los hugonotes burgueses y aristócratas, sobre todo en el Brandeburgo y en Frankfurt, y de los valdenses, que constituyen pequeñísimos grupos en los pueblos de nombre francés del Württemberg o del Hesse del Main. Un contingente insignificante de la población es de nacionalidad extranjera: el 0,9 % (en Baviera y en la baja Renania, y se trata principalmente de holandeses y polacos). En cambio, es mucho mayor el número de los inmigrantes extranjeros más o menos temporales: más de un millón en 1970, concentrados, sobre todo, en los grandes núcleos industriales del Ruhr. De ellos, unos 400.000 son italianos; les siguen luego españoles, austriacos, griegos y turcos.

Aunque la población alemana resulta en su conjunto bastante homogénea, se encuentran diferencias étnicas y culturales en las distintas regiones. Más que las fronteras políticas de los *länder* y de los distritos actuales, más que las de los múltiples principados de los tiempos modernos, son visibles las demarcaciones de los grandes grupos germánicos originarios, que corresponden a los ducados de la alta Edad Media.

Estas diferencias originarias se reflejan en las viviendas, en los gustos y, especialmente, en los dialectos: *Hochdeutsch*, alto alemán del Sur, convertido en lengua oficial, pero cambiado por acentos y peculiaridades diferentes entre el Danubio y el



No es necesario un acontecimiento especial para que los alemanes, escrupulosos custodios de sus tradiciones, vistan sus pintorescos trajes regionales. Cada domingo, en muchos pueblos del país, pueden verse grupos como éste: se trata de muchachas de Glottental, cerca de Friburgo de Brisgovia. Sus variados atavíos se completan con un curioso sombrero. (Garruba)

La danza desempeña un papel importante en las fiestas populares, muy frecuentes en el folklore alemán. En la foto, un baile, en el que los danzantes llevan trajes regionales, en la plaza de Schwäbisch Hall, en Baden-Württemberg. (G. Mairani)

Rin; *Mittelhochdeutsch*, medio-alto alemán, de Sajonia al Rin central entre Spira y Düsseldorf, y *Niederdeutsch*, bajo alemán del Norte. La lengua alemana, con todas sus variantes dialectales, es hablada por más de 120 millones de personas.

Los pueblos alemanes

La forma más antigua de asentamiento germánico que podemos reconocer es el pueblo aglomerado, *Haufendorf* (o *Gewandorf*), que agrupa sus casas de forma espontánea, sin orden preestablecido, en el centro de una zona roturada donde se practica la rotación trienal. El territorio repartido de forma equitativa entre todos los habitantes era antiguamente de propiedad común (*Allmenden*), las tierras no estaban divididas y las explotaban todos los habitantes. Este tipo de explotación, ya desaparecido como forma jurídica, es la regla casi general en toda Alemania, hasta el Elba y el Saale, lo mismo que en Francia oriental. Los topónimos con desinencia en *-ingen* en el Sudoeste y en *-ing* en Baviera, y en *-heim* y *-dorf* en el Centro, indican, entre otras cosas, que se trata de los pueblos más antiguos. Otros, más recientes, los *Wälder* o *Marschhufendörfer* (siglos XII y XIII), suelen tener las casas junto a los canales, al lado





Gegenbach, en la Selva Negra, es una pequeña y antigua ciudad libre imperial que conserva parte de sus murallas de 1382, así como una hermosa iglesia románica, en otro tiempo abadía benedictina. Son características las casas de armadura de madera que, con las consiguientes variantes, representan la típica vivienda germánica, repetida a través de los siglos tanto en las ciudades como en los pueblos. (P. Klaes)

de los cuales discurren, asimismo, las calles. Los campos se sitúan perpendiculares a éstas, detrás de las casas. Estos pueblos se remontan al período de roturación de los bosques en la Selva Negra, en el Odenwald, en el Spessart y en Sajonia, o bien a la desecación de pantanos en Frisia. Más allá del Elba, los pueblos y pequeñas ciudades de la colonización, los *Strussendorfer*, están contruidos según un plan regular, con las casas alineadas a los lados de una calle. Los *Angerdorfer* presentan, alrededor de una plaza pública de césped, la iglesia, el abrevadero y las casas flanqueadas de árboles (Anhalt, Brandeburgo). Los *Rundlinge*, otrora fortificados y de origen más o menos eslavo, son pueblos de forma redondeada, con las casas dispuestas en torno a un amplio descampado central llamado *Hof* (Sajonia y Mecklemburgo).

El asentamiento disperso es menos frecuente, excepto en las regiones roturadas en época tardía: así, los caseríos (*Weiler*) están esparcidos por la altiplanicie suabofrancona, los márgenes de la Selva Negra y el Alto Palatinado; se insertan entre las aldeas en toda la Baviera oriental, y se reagrupan en el Mecklemburgo en torno a

castillos destruidos o abandonados en época reciente. Hay también alquerías aisladas cerca de la frontera holandesa, en las verdes extensiones herbosas de Frisia, en Westfalia y en el bajo Rin, y en la parte báltica del Schleswig-Holstein, así como en el Sur, tanto en los abundantes pastos del Allgäu como en los Prealpes Bávaros. Este tipo de asentamiento ya no es posible en la meseta bávara, de suelo pobre excepto en los fondos aluviales del Danubio.

Tipos de casas rurales

La vivienda germánica por excelencia, conservada de forma inmutable a través de los siglos, tanto en las pequeñas ciudades como en las aldeas y caseríos, tiene armazón de madera pintada, y muchas veces ennegrecida; con las paredes (de ladrillos de arcilla mezclada con paja trillada) blanqueadas con cal; hileras de ventanas pequeñas provistas de contraventanas y sin balcón, muy próximas entre sí, y una elevada techumbre de ángulos achafanados, rematada por largas lucernas y altas chimeneas. Algunas variantes exteriores afectan a los ladrillos, que se utilizan en toda la llanura septentrional y que,

a menudo, aparecen sin revocar, mientras que en la Alta Suabia la casa está enteramente pintada de blanco y ocre. En Franconia, en el Hesse renano y en la baja Suabia, las divisiones entre los ladrillos aparecen más adornadas; en Hesse y en Hannover, en Turingia, Brandeburgo y Sajonia son más regulares y de forma rectangular. En Alemania meridional y en las construcciones más antiguas, las fachadas escalonadas dan, por lo general, a la calle. Las casitas bávaras se embellecen, a menudo, con pinturas murales. La piedra sólo se encuentra en ciertas zonas de Suabia y Franconia, y en el macizo esquisto — entre Frankfurt, Colonia y Tréveris —, donde las casas aparecen cubiertas (y revestidas en los salientes) por losas de pizarra.

La casa rural de patio abierto y edificios separados se halla sólo en la landa de Luneburgo, pero la de patio cerrado, de tipo francón, con tres edificios dispuestos en cuadro (vivienda, henil y establo) y cerrados por un portón, es la casa más difundida y se halla en toda Alemania central, desde Basilea a Brunswick y de Colonia a Görlitz y Berlín. En la baja Baviera y a orillas del Danubio, el cuadrilátero está formado por cuatro edificios. La casa "unitaria", que alberga a personas y animales bajo el mismo techo, se presenta en formas diversas. Así, en los polders de Frisia consiste en una planta baja cubierta por un gigantesco techado de paja que hace las veces de henil; la vivienda está en la parte delantera de la casa y el establo, atrás. En la Baja Sajonia, Westfalia y Mecklemburgo, se encuentra una planta coronada por un techo más bajo, con la puerta cochera en la pared central, y el henil y los establos a los lados, en comunicación a través de un ala central (*Diele*) a la que se abren, al fondo, los vanos que dan a la vivienda. En la Selva Negra son corrientes las casas de dos plantas de madera con balcón corrido; la planta baja es de piedra, y en la parte trasera alberga los establos y el henil. En Suabia existe una casa larga y espaciosa, con la vivienda abierta a la fachada y establo y henil al fondo. Casitas de madera de varios pisos, con balcones corridos alrededor y techos poco inclinados, pero salientes, se encuentran en Baviera. Las casas lorenasas, en torno a Tréveris, tienen la techumbre plana. Los viticultores del Sur habitan casas altas, de dos o tres pisos sobre la bodega. El tipo holandés se encuentra en todas las ciudades al Norte del Ruhr, y también ciertas formas afines a las viviendas belgas penetran hasta Colonia, y las danesas alcanzan Kiel. Esta semejanza viene determinada por un imperativo geográfico: recuérdese, por ejemplo, la situación de Kiel, ya en Jutlandia.

El urbanismo

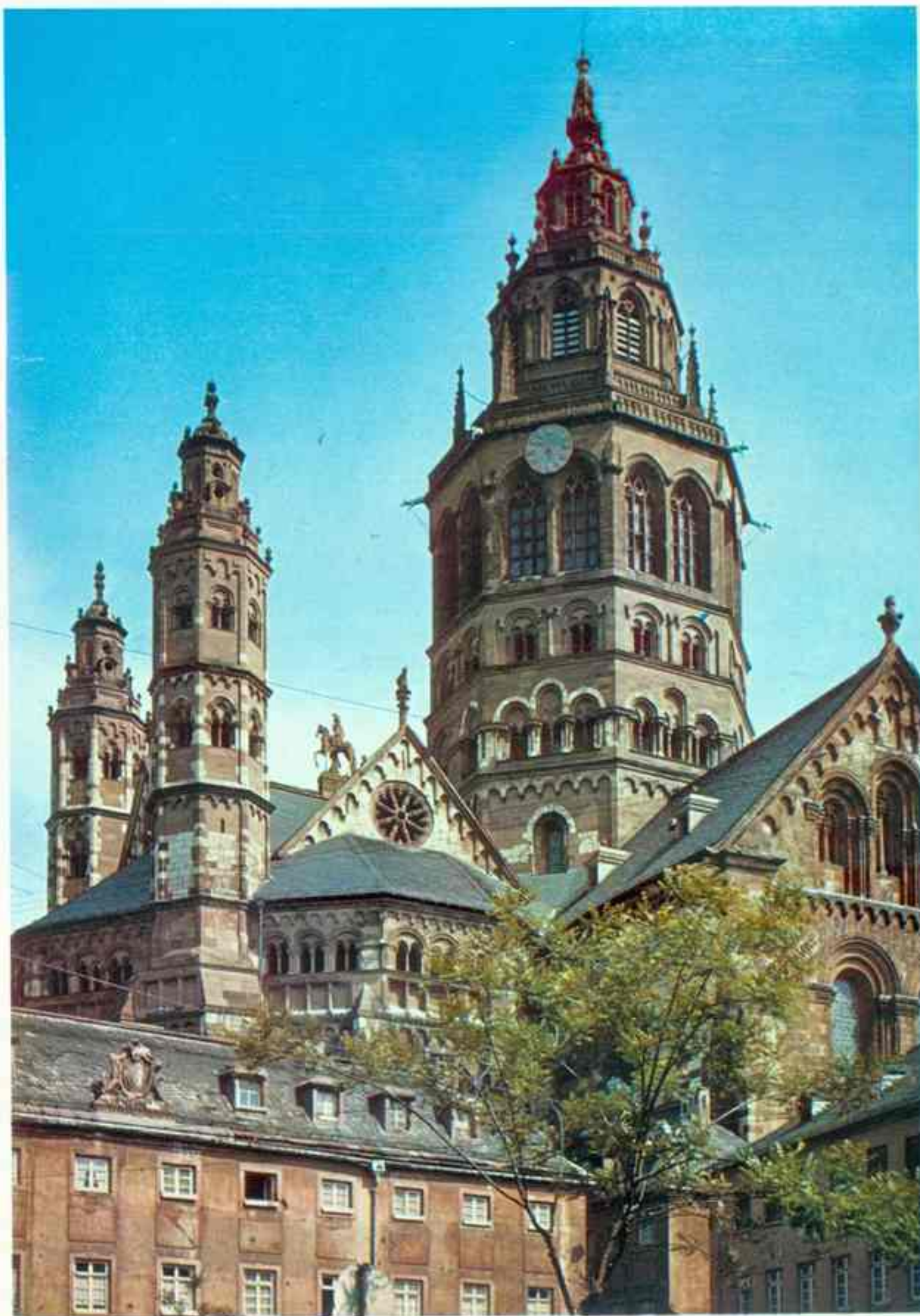
En las ciudades, la plaza del mercado, con su círculo de casas de madera de cuatro o cinco pisos, sus fuentes y su Rathaus (ayuntamiento) del siglo XVI o del XVIII, constituye en conjunto un cuadro característico de la vieja Alemania, hoy parcialmente borrado a causa de las destrucciones de los barrios céntricos. Las fachadas están graciosamente adornadas por pequeñas ventanas que sobresalen, las cuales se remontan al Renacimiento y fueron toscamente imitadas en los *bow-windows* de finales del siglo XIX. Las garitas, torretas, pináculos y campanarios abundan por doquier, como también las puertas de las murallas, conservadas en las pequeñas ciudades. Igualmente típicas son las torres románicas de las iglesias del Rin, las altas agujas de cobre verdusco de las ciudades del Norte y los campanarios bulbiformes del siglo XVIII. La época guillermina, que siguió al gusto armonioso de las residencias clásicas y románticas, y que coincidió con la expansión de las grandes ciudades, multiplicó los pretenciosos palacios *Neustyl* de 1890. No obstante, los edificios públicos, las grandiosas construcciones que albergan los comercios, los sombreados parques y avenidas y las amplias proporciones de todos estos conjuntos, confieren cierta monumentalidad a las ciudades alemanas. Los suburbios populares, donde progresan las ciudades jardín (*Siedlungen*), son espaciosos y modernos.

Todas las ciudades importantes (*kreisfreie Städte*), separadas administrativamente en distritos, englobaron en 1937 los municipios suburbanos, los espacios verdes y los bosques. Essen, en pleno Ruhr, abarca, por ejemplo, zonas totalmente rurales y forestales. Excepto algunas supervivencias romanas al Oeste del Rin, como Tréveris, Maguncia, Coblenza, Colonia y Ratisbona, las ciudades alemanas surgieron en el siglo XI como mercados o bien en torno a fortalezas o monasterios. Se multiplicaron en el curso de la recolonización al Este del Elba y, en el siglo XVIII, según un plan regular preestablecido, como residencias principescas, laicas o eclesiásticas. En el siglo XIX, finalmente, se convirtieron en centros industriales. En general, conquistaron con rapidez las libertades municipales, en especial las ciudades hanseáticas al Norte y las imperiales al Sur. Unas y otras opusieron a los "soberanos" aquella emprendedora burguesía patricia y aquel artesano rico en experiencia, que ofrecieron los primeros elementos del gran comercio y de la industria de la Alemania contemporánea.

Las ciudades alemanas han experimen-

tado, en el último siglo, un desarrollo muy importante. Las mayores han conservado su propia individualidad y se consideran auténticas capitales, aunque no posean tal condición. Pero ninguna, sobre todo después del aislamiento de Berlín, aspira a convertirse en metrópoli. Todas tienen una vida financiera, cultural y artística propia, y albergan las sedes sociales de sus empresas, sus institutos especializados, sus periódicos, sus orquestas más o menos famosas. Mantienen además intercambios directos, comerciales y ferroviarios, sin que exista en el país un centro que acapare las actividades superiores y las funciones directivas. Cabe decir, sin embargo, que a la modificación de la estructura urbanística de muchas ciudades alemanas han contribuido, en igual medida, los estragos de la segunda Guerra

Mundial y la reconstrucción posbélica. Los bombardeos aéreos no sólo destruyeron monumentos, sino también trazados urbanísticos enteros. Este fenómeno ha afectado con igual intensidad a los barrios periféricos construidos entre finales del siglo XIX y los primeros decenios del XX, y a los antiguos centros históricos. Cuando ha sido posible, estos últimos han sido reconstruidos con la máxima fidelidad; pero más a menudo, sobre todo en los grandes centros industriales y financieros, se ha preferido planificar y construir de acuerdo con las exigencias de una organización económica y social radicalmente distinta a la de los años treinta. Han surgido así, en el corazón de las ciudades importantes, los "centros de negocios", bastante parecidos a los de las urbes americanas, mientras que en la periferia, junto



La catedral de Maguncia. Ya no queda nada del primitivo templo, fundado en 975 por el obispo Willigis. El edificio actual (excepto las torres, del siglo XVIII) es de los siglos XII-XIII, y se caracteriza por dos ábsides opuestos, particularidad que presentan algunas iglesias carolingias. En el interior se encuentran las tumbas de numerosos obispos de la ciudad, a 29 de los cuales se les honra con artísticos monumentos fúnebres. (M. Pedone)

Nuremberg: la iglesia de Nuestra Señora (Liebfrauenkirche), construcción gótica muy restaurada. En la fachada es visible el reloj mecánico de 1509: cada mediodía las estatuillas de siete electores desfilan ante el emperador. A la izquierda, la Fuente Hermosa (Schöner Brunnen), con sus cuarenta estatuas dispuestas en cuatro hileras superpuestas: se trata de la reproducción de un original gótico cuyos restos se conservan actualmente en el museo de la ciudad. (S.E.F.)



a los grandes edificios de apartamentos (en Alemania se han construido, desde 1945 hasta hoy, más casas que en cualquier otro país europeo), se ha desarrollado un tipo de construcción semejante al inglés y americano: viviendas unifamiliares edificadas en serie, rodeadas cada una de ellas por un reducido espacio verde.

La importancia del factor religioso

La acentuada religiosidad de Alemania ha impregnado toda la historia de este país. Precisamente a partir de la lucha entre los papas y los emperadores, después de la Reforma, nació cierta conciencia de la comunidad germánica. Las guerras religiosas del siglo XVII fragmentaron esta comunidad en pequeños principados de

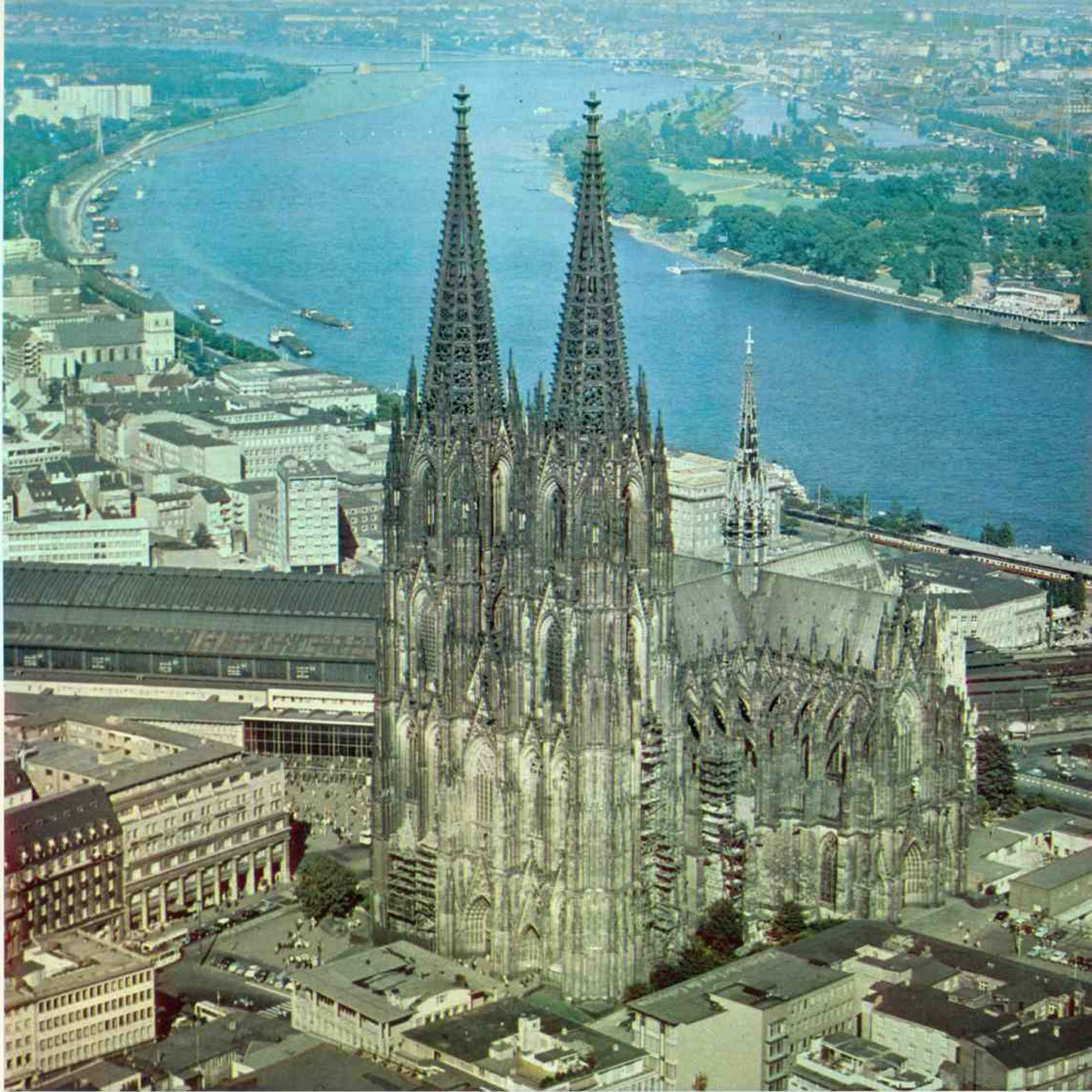
creencias distintas. El enredo geográfico de las confesiones católica y protestante conserva a menudo, en la actual unidad nacional, la única manifestación perceptible de aquella fragmentación. Y mientras Francia sigue siendo, en muchos aspectos, el lugar de encuentro del Norte y el Mediodía europeos, se puede decir que, después de la expulsión de los hugonotes en 1685, la zona de contacto entre el catolicismo, dominante en el Sur, y el protestantismo del Norte se trasladó a la línea del Rin. Las dos Iglesias, en especial la protestante, son en la actualidad el único vínculo permanente tendido entre las dos Alemanias.

El triunfo del protestantismo en amplias regiones de Alemania arranca de princi-

pios de siglo XVI, época en que la Iglesia de Roma exigía una reforma urgente. El fraile sajón Martín Lutero (1483-1546) comenzó a enfrentarse con la Santa Sede a raíz de la predicación de las indulgencias (1517), y terminó elaborando una doctrina propia que le acarreó la excomunión (1521). El luteranismo alcanzó amplia difusión y fue adoptado por varios príncipes que, de este modo, acentuaban su independencia respecto al poder imperial. Ante el peligro de una guerra generalizada que el Imperio no hubiera podido sostener en aquel momento, se firmó una paz (Nuremberg, 1532) que reconocía a los protestantes plena libertad y, de hecho, consagraba la escisión del pueblo alemán en dos comunidades cristianas distintas.

Tras la escisión entre el Este y el Oeste, la relación que existe en Alemania Occidental entre protestantes (49,5 %) y católicos (47,3 %) es casi de igualdad. En Alemania Oriental, los luteranos alcanzan el 80 %. Estas cifras explican por qué los grupos evangélicos del Oeste son fervientes partidarios de la reunificación. Los no creyentes censados (7 % en total) tienen alguna importancia sólo en las ciudades mayores (Berlín, Hamburgo). En una y otra Alemania los judíos representan una exigua minoría: 26.241 en la República Federal y 7500 en la República Democrática.

Los cuatro *länder* del Nordeste, a partir del Hesse renano y el valle del Weser, son luteranos. Hamburgo es la ciudad más protestante del continente (aproximadamente el 80 %). Hildesheim, Fulda y Duderstadt, al Norte, son las únicas ciudades católicas. Desde el Mosela y de Maguncia al Ems, Renania Septentrional y Westfalia hasta Münster y Paderborn son en su mayoría católicas, con Colonia, su sede metropolitana. El Ruhr, por el contrario, está repartido entre las dos confesiones, con tres núcleos protestantes: Wuppertal, Dortmund y Soest. Católicos y protestantes se equilibran exactamente en la cuenca renana. El Main, salvo su tronco de origen (Bayreuth) y su confluencia (Frankfurt), discurre por una región católica. El valle del Neckar y las altiplanicies de la baja Suabia y de Franconia, desde Baden a Mannheim, Nuremberg y Hof, son protestantes. La cuenca media del Rin se presenta como un mosaico de confesiones, predominando la católica en Baden y la protestante en el Palatinado. El conjunto de Baviera y Alta Suabia cuenta con el 75 % de católicos, pero el porcentaje es mucho más alto en los límites de la cuenca danubiana o en las orillas del lago de Constanza. En el ámbito de estas grandes líneas generales, existen innumerables excepciones que tienen un origen histórico. La mayor parte



de las ciudades libres y de las hanseáticas han persistido como focos protestantes. La población urbana comprende casi siempre minorías confesionales, mientras que los pueblos raramente se presentan mezclados, hasta la llegada reciente de refugiados del Este.

La práctica religiosa es, en general, muy profunda, en especial en los ambientes católicos de Westfalia, Alta Suabia y

Baviera, donde la casi totalidad de los fieles asiste a los ritos dominicales. A excepción de las sectas reformadas, la práctica es menos intensa en las regiones protestantes. Intransigentes en sus principios doctrinales, las dos confesiones conviven sin discordias, y a menudo se sirven de los mismos edificios de culto, dividiéndolos o utilizándolos según un turno convenido.

Las Iglesias protestantes alemanas, or-

ganizadas territorialmente (*Landeskirchen*), se fundieron en 1945, tras varias tentativas, en la Iglesia Evangélica de Alemania (E.K.D.), federación de 28 confesiones regida por un consejo de doce miembros. Entre las Iglesias unidas, la más importante es la Unión Veteroprusiana, que comprende seis denominaciones. Las dos Iglesias reformadas son la de Alemania Noroccidental y la territorial de

Colonia está dominada por la antigua y grandiosa mole de la catedral. Esta célebre construcción gótica se comenzó en 1248, pero sólo se terminó, en su forma actual, en 1880. Las dos grandes torres que encuadran la fachada tienen 160 metros de altura.



Bremen: la estatua del paladín Roldán, frente al ayuntamiento. Se levantó en 1404 por encargo de los burgueses locales y contempla la cercana catedral, simbólico recuerdo a los príncipes obispos, antiguos señores de Bremen, de los privilegios de la ciudad, libre e imperial. La estatua todavía es el símbolo de Bremen. (Titus)

Lippe, mientras que la Unidad de los Hermanos Evangélicos ha sido agregada a la Iglesia Evangélica.

Además de las citadas, hay en Alemania otras siete Iglesias libres (*Freikirchen*), entre ellas la Liga de las Comunidades Evangélicas Libres (baptistas), la Iglesia Metodista, la Comunidad Evangélica de Alemania y la Liga de las Comunidades Evangélicas de Alemania, reunidas en la Unión de Iglesias Libres Evangélicas, cuya vinculación con el E.K.D. se acordó en la comisión de trabajo de las Iglesias Cristianas de Alemania. Completa este panorama bastante complejo, y que es el resultado de antiguas autonomías, la Iglesia Veterocatólica, la Unión de las Comunidades Mennonitas y la Alianza de Iglesias Libres Evangelicoluteranas.

Por lo que se refiere a la Iglesia Católica, su posición autónoma en Alemania está garantizada por algunos concordatos firmados entre 1924 y 1932 por la Santa Sede y los *länder*, pero sobre todo por el Reichskonkordat de 1933, hoy reconoci-

do sólo por Alemania Occidental (1954).

En Alemania, la Iglesia Católica, cuyas diócesis en ocasiones son muy extensas, cuenta con seis provincias eclesiásticas.

Cabe señalar que la Santa Sede aún no ha definido nuevas fronteras para las diócesis, de acuerdo con la actual distribución territorial del país. Así, por ejemplo, el obispado de Ermeland y la *prelatura nullius* de Schneidmühl (en polaco Pila) están situados enteramente en las zonas de Alemania entregadas a Rusia y a Polonia, más allá de la línea Oder-Neisse. La misma suerte ha corrido gran parte del territorio de la diócesis de Breslau (Wrocław) y una parte del obispado de Berlín. La jurisdicción eclesiástica de los preladados correspondientes está en suspenso, en favor de altos eclesiásticos residentes en aquellas zonas. Para el arzobispado de Paderborn y el obispado de Fulda, situados en la República Democrática, se ha nombrado un prelado sufragáneo con sede en Magdeburgo y que cuenta con plena jurisdicción.



Vista de Hamburgo desde los 132 metros de altura de la torre de la Michaeliskirche. En 808 Carlomagno, para defender las regiones del Elba de las invasiones de los pueblos eslavos, fundó, en la orilla derecha del río, la fortaleza de Hammaburg, origen de la ciudad. En 1189 Federico Barbarroja concedió a Hamburgo un privilegio del que arranca una auténtica independencia de hecho. Más tarde, Hamburgo, a raíz de su alianza con Lübeck y de la fundación de la Liga Hanseática, se convirtió en uno de los emporios comerciales más florecientes de la Europa de aquel tiempo y, poco a poco, en una escala marítima muy importante. (Marka)

LA REPÚBLICA FEDERAL ALEMANA (ALEMANIA OCCIDENTAL)

Como ya se ha dicho más atrás, la génesis de la división alemana debe buscarse en la rivalidad de los vencedores de 1945. La constitución de los dos Estados fue una medida precipitada que puso fin a las dudas de los aliados sobre el futuro del Reich vencido. Alemania se rindió el 7 de mayo de 1945 (capitulación de Reims), y el 17 de julio siguiente se elaboraron en Potsdam los tratados de paz con las naciones que habían formado parte del Eje, pero no así con Alemania, objeto de interminables controversias. La conferencia de Londres, en septiembre, terminó en un fracaso completo, y las tres de París (abril-octubre de 1946) sólo sirvieron para resolver asuntos secundarios. A finales de 1946, los cuatro grandes se reunieron otra vez en Nueva York y fijaron para marzo de 1947 un encuentro en Moscú que, por fin, debía decidir la suerte de Alemania. Esta conferencia no llegó a celebrarse nunca, y el *statu quo* se mantuvo hasta que comunistas y occidentales crearon unilateralmente los dos Estados alemanes (1949).

El territorio del *Bund*, es decir de la República Federal Alemana, abarca 248.091 km² (sin contar Berlín Oeste, con una superficie de 48 km²). Mientras que en su máxima expansión el antiguo Reich media 1350 km de Oeste-Sudoeste a Este-Nordeste, desde la frontera francesa a la lituana, esta anchura ha sido reducida, en la actual República Federal, a sólo 220 km. El eje Norte-Sur, desde Dinamarca a Suiza o al Tirol, sigue siendo el mismo, con 880 km de longitud.

En este territorio vivían, en 1939, 39.300.000 personas (160 por km²). Actualmente, con más de 60 millones de habitantes (244 por km²), Alemania Occidental aparece como un país muy poblado, incluso haciendo una apreciación superficial. En 148 distritos administrativos rurales, sólo 12 — 8 de ellos en Baviera — tienen menos de 60 habitantes por km², y sólo dos distritos, situados en las regiones pobres de Eifel y del Alto Palatinado, cuentan con una densidad inferior a los 50 habitantes. Pero en Renania Septentrional-Westfalia, en una superficie de 34.000 km², un poco más que Bélgica, se concentran 501 personas por km². Alemania Federal mantiene, pues, el primer lugar de Europa Occidental por el número de habitantes. La cuenca renana ocupa casi la mitad de la superficie total, pero su importancia relativa es aún mayor des-



de el punto de vista histórico, demográfico y económico. Con las debidas proporciones, la nueva Alemania ha reforzado, a lo largo del eje renano, sus propias afinidades con la Suiza alemana y los Países Bajos: el mismo espíritu federativo, la misma división confesional, idéntica estructura económica, y predominio de los problemas económicos sobre los políticos.

Los diez Estados (Länder)

La República Federal Alemana (*Bundesrepublik Deutschland*) está gobernada, de acuerdo con las leyes fundamentales de 23 de mayo de 1949, por un canciller (*Bundeskanzler*) elegido por la dieta (*Bundestag*) y asistido por los ministros federales elegidos por el presidente (*Bundespräsident*), designado a su vez por cinco años por la dieta y el *Bundesrat* o consejo reunidos. El canciller es responsable frente al *Bundestag*, cuyos miembros son designados mediante sufragio universal por cuatro años. El *Bundesrat* comprende 41 miembros, nombrados por los Gobiernos de los diez Estados (*Länder*) y de Berlín Oeste. En Karlsruhe reside un tribunal constitucional federal.

La capital federal ha sido fijada en

Bonn. La elección de esta ciudad universitaria y residencial en lugar, por ejemplo, de Frankfurt, más importante y menos excéntrica, se decidió en 1949 por su cercanía a Colonia y al Ruhr, y por el carácter provisional que se quería conferir a esta capital de espera.

Sin embargo, la perpetuación de la división de Alemania no deja entrever, ni a corto ni a medio plazo, la posibilidad de que la capital sea trasladada. Esto ha determinado, en los últimos veinte años, que Bonn se haya desarrollado rápidamente y que su población, a causa del continuo aumento de la burocracia federal, haya pasado de menos de 150.000 habitantes en 1950 a 300.400 en 1969. Su aspecto es ya el de una ciudad moderna, si bien conserva muchos monumentos históricos, como la colegiata románica y el palacio de los príncipes obispos, actualmente convertido en sede de la universidad.

Los diez Estados federales (*Länder*) son los siguientes: Schleswig-Holstein, Hamburgo, Bremen, Baja Sajonia, (Niedersachsen), Renania Septentrional-Westfalia (Nordrhein-Westfalen), Hesse, Renania-Palatinado (Rheinland-Pfalz), Baden-Württemberg, Baviera (Bayern) y Sarre (Saarland).

Bonn: el Bundeshaus, sede de las dos cámaras del Parlamento alemán. La ciudad, que se asienta a orillas del Rin, es desde 1949 capital efectiva, aunque teóricamente provisional, de la Alemania Federal: cuenta con poco más de 300.000 hab., y su mayor gloria es haber sido la cuna del gran compositor Beethoven. (Agencia H.P.S.)

Hannover: el nuevo ayuntamiento, construido entre 1900 y 1913, visto desde el Maschsee, un lago artificial de 80 hectáreas creado en los años treinta. Desde lo alto de la cúpula se goza de una amplia vista de la ciudad, capital de la Baja Sajonia. Mencionada por vez primera en un documento del año 1100, Hannover se convirtió en ciudad libre en 1242. Sede de un ducado, luego de un electorado (1692) y posteriormente de un reino (1814), dio nombre a la dinastía de los soberanos ingleses desde 1714 hasta Victoria I. (Titus)



Estados y ciudades del Norte

Schleswig-Holstein, situado en el Nordeste, ha sido siempre un país esencialmente agrícola, poblado por elementos daneses en la extremidad septentrional, frisones en la costa occidental y sajones en Holstein. En los últimos años, se ha convertido en la meta de muchos refugiados procedentes de las tierras perdidas y de Alemania Oriental, los cuales han contribuido a una rápida industrialización. Ducados daneses durante más de cuatro siglos, Schleswig (al Norte del Eider y de la bahía de Kiel) y Holstein fueron incorporados a Prusia en 1866. En 1920, después de un referéndum popular, Schleswig septentrional fue restituido a Dinamarca con el nombre de Jütland (Jylland) meridional.

La capital es Kiel (276.600 hab.), activo puerto mercantil y pesquero y centro industrial. Fundada en el siglo XI, fue una de las ciudades de la Liga Hanseática. Durante más de cien años — desde 1773 a 1886 — formó parte del reino de Dina-

marca. A principios de la pasada centuria, sus habitantes habían descendido a sólo un millar, pero después de que Alemania estableció un puerto militar y la sede de la academia naval, la ciudad de Kiel se desarrolló rápidamente. Al final de la primera Guerra Mundial (30 de octubre de 1918) fue el escenario del motín que señaló el hundimiento de Alemania. En el curso de la segunda Gran Guerra sufrió graves destrucciones a causa de los masivos bombardeos de la aviación aliada. A unos 15 km del mar, en el estuario del Trave, se encuentra el mayor puerto mercantil del Báltico: Lübeck, antigua capital de la Liga Hanseática. Fundada hacia 1150, destruida pocos años después por un incendio y posteriormente reconstruida, tuvo un rapidísimo desarrollo y alcanzó su apogeo hacia el siglo XIV, cuando controlaba las pesquerías de Escania y el comercio de la sal francesa y del ámbar. Ciudad libre desde 1226, participó en todas las disputas por el control del Báltico y llegó, incluso, a dominar el reino de Dinamarca. De este glorioso pasado son tes-

timonio los numerosos monumentos que adornan Lübeck: el grandioso ayuntamiento, la catedral y las dos famosas puertas de Burgtor y de Holstentor. Hoy en día, la ciudad, que cuenta casi 250.000 habitantes, es notable por sus industrias metalúrgicas y mecánicas, por sus astilleros y por sus factorías de actividades químicas y conserveras.

Hamburgo (Hamburg, 1.850.000 hab.) es la mayor ciudad de Alemania Occidental y también el mayor de sus puertos: 40 km² de área portuaria, con 264 km de muelles y un tráfico de casi 50.000 millones de toneladas al año. De orígenes antiguos, surgió en torno a la pequeña fortaleza de *Hammaburg*, mandada construir por Carlomagno en 808. Elevada a sede episcopal y luego a arzobispado en menos de treinta años, adquirió importancia rápidamente, pero fue también víctima de incursiones que la devastaron varias veces. Independiente desde 1189 gracias a los privilegios que le concedió Federico Barbarroja, en 1241 se alió con Lübeck y con ella contribuyó a la fundación de la

Liga. Ambas ciudades, sin embargo, debían entrar en competencia: un siglo más tarde, Hamburgo creó junto con Cuxhaven uno de los mayores complejos marítimos europeos, y en el siglo XVI se afirmó como el primer puerto continental. Tras la declaración de independencia de los Estados Unidos, Hamburgo se convirtió en punto de embarque de una línea regular de navegación hacia América del Norte, pero su acrecentada prosperidad fue efímera, ya que durante casi un decenio estuvo ocupada por los franceses. Liberada en 1814, al año siguiente ingresó en la Confederación Germánica. Aliada de Prusia, se integró en el Imperio cuando éste fue constituido (1871).

En 1937, a raíz de una reorganización administrativa, incorporó numerosos suburbios, entre ellos Altona, Wandsbek y Harburg. Hoy, tras las devastadoras destrucciones sufridas durante la última guerra, se ha convertido en una ciudad en la que abundan edificios modernos y donde prosperan numerosas industrias: textiles, mecánicas, refinerías y renombradas manufacturas de cigarrillos.

Bremen (610.000 hab.), nacida en el siglo VIII, fue en la Edad Media un centro de evangelización de Europa del Norte, gobernado por príncipes arzobispos hasta que sus habitantes se emanciparon del señorío eclesiástico. Siguió, con el mismo espíritu de libertad, un proceso semejante al de Hamburgo, pero sin alcanzar su importancia. Se encuentra a 65 km del mar, pero es un puerto de gran importancia



En el iluminado panorama nocturno de Düsseldorf destaca el rascacielos de la Thyssen, uno de los grandes "Konzerne" típicos de la economía alemana. Düsseldorf, que se asienta en la orilla derecha del Rin en la confluencia con el Düssel, es la capital de la Renania Septentrional-Westfalia y centro neurálgico de las importantes actividades industriales y comerciales del Ruhr y del bajo Rin. (F. Winter-Marka)

porque el río Weser, en cuyas orillas se encuentra Bremen, tiene 10 metros de profundidad y, por tanto, es navegable. La ciudad, que tiene como antepuerto Bremerhaven, es un gran mercado de productos coloniales que dan vida a numerosas industrias, entre las que predomina la del tabaco. Existen además astilleros, factorías de aparatos de precisión y grandes fábricas de cerveza. El casco antiguo, que no ha sufrido daños comparables a los infligidos a otras ciudades alemanas, conserva varios monumentos, sobresaliendo la gran catedral con sus altísimas torres.

La Baja Sajonia (Niedersachsen), a excepción de una hilera de ciudades industriales al Sur, es una región predominantemente agrícola a pesar de la parcial infecundidad del suelo (*Geest*). Se compone del antiguo reino de Hannover — convertido, tras larga resistencia, en una provincia prusiana en 1866 —, los ducados de Oldemburgo y Brunswick (Braunschweig) y el principado de Lippe, independiente hasta 1918. La capital de la Baja Sajonia es Hannover, que cuenta en la actualidad con más de medio millón de ha-

Frankfurt del Main: la Saalhof, donde tiene su sede el museo histórico de la ciudad. Se trata de un complejo de tres edificios claramente diferenciados: el palacio Burnitz, de 1840, la Rententurm, que se remonta a 1445, y el palacio Bernus, de 1717. Del antiguo palacio de los Hohens- taufen, que en otro tiempo se levantaba aquí, sólo queda la capilla palatina del siglo XII, hoy encerrada en el palacio Burnitz. (G. Ricatto)

bitantes. Su fundación se remonta al siglo XII y fue durante largo tiempo residencia de la dinastía homónima, que dio nombre a la casa real inglesa de 1714 a 1837. Típica ciudad residencial, con amplias calles, Hannover era un centro rico en antiguos y valiosos edificios, destruidos casi totalmente en la última guerra. Entre sus actividades principales deben mencionarse las industrias textiles, químicas, mecánicas y del vidrio. Después de haber sido en el pasado un importante nudo de comunicaciones, Hannover continúa siendo una enrucijada de líneas ferroviarias y puerto fluvial en el Mittellandkanal, lo que favorece una actividad comercial particularmente próspera.

Otras ciudades notables son Wilhelmshaven (110.000 hab.), puerto petrolífero; Brunswick (250.000 hab.), antigua ciudad con abundantes monumentos, entre los que destaca el famoso "León de Brunswick", y sede de industrias ópticas, mecánicas y alimentarias; y, finalmente, la

antigua ciudad noble de Gotinga (Göttingen, 120.000 hab.), famosa por su universidad fundada en 1737 y que fue, en el pasado, la más frecuentada de Alemania. Entre las actividades de Gotinga destacan las industrias ópticas y de precisión, que fueron trasladadas desde Alemania Oriental a raíz de la división del país después de la guerra. Se construyen también renombrados pianos.

Estados y ciudades del Centro

Renania Septentrional-Westfalia (Nordrhein-Westfalen) acoge al 30 % de la población de Alemania Occidental y los dos tercios de la industria, con una concentración especialmente intensa en la cuenca del Ruhr (*Ruhrgebiet*). Este Estado nació en 1947, como resultado de la fusión, con algunas pequeñas variaciones, de la Prusia renana y de Westfalia.

La capital es Düsseldorf (700.000 hab.), uno de los mayores centros financieros e

industriales de Alemania. El burgo medieval que le dio origen fue elevado al rango de ciudad en 1288, y al principio era la capital de una vasta región que comprendía Cléveris, Jülich y Berg. Devastada por la guerra de Treinta Años, volvió a florecer entre los siglos XVII y XVIII gracias al gobierno del elector palatino Juan Guillermo II. Fue anexionada a Prusia en 1815. La última guerra infligió a la ciudad importantes destrucciones en su parte más antigua, a pesar de lo cual aún conserva algunos notables monumentos. Las actividades de Düsseldorf son muy variadas. Predomina la industria mecánica pesada, centrada en su mayor parte en los suburbios de Kassel y Heerdt, en la orilla izquierda del Rin. Es también un importante centro administrativo, en el que tienen su sede los *Konzerne*, los consorcios industriales y los sindicatos obreros y patronales. Su puerto fluvial es uno de los más activos del país. Otra importante ciudad de la región es Colonia (Köln, 860.000 hab.), antigua capital de la Prusia renana. Tiene unos orígenes muy antiguos, ya que el primer núcleo surgió en época romana. En el año 50 de J.C., el emperador Claudio fundó en este lugar una colonia de veteranos romanos, a la que denominó — en honor de su madre Agripina — *Colonia Claudia Ara Agrippinensis*, de donde deriva su nombre actual. Conquistada por los francos en el siglo V, se convirtió después en la capital del reino que fundaron los invasores. En el siglo VIII fue arzobispado, y posteriormente, en el siglo XII, adquirió los derechos de ciudad imperial libre. Un siglo después se inició la construcción de su famosísima catedral, grandioso edificio de estilo gótico dominado por sus dos gigantescas torres gemelas de 160 m de altura. Colonia se ha visto favorecida en su expansión industrial por su posición en la enrucijada de las líneas férreas alemanas, por su excelente puerto sobre el Rin y por la proximidad de los yacimientos carboníferos del Ruhr. Posee acerías, industrias químicas, alimentarias y gráficas, y fábricas de automóviles. Es también un centro cultural de gran importancia, con escuelas superiores, una célebre universidad y un conservatorio. Notable centro turístico, acuden a Colonia visitantes atraídos por su famoso carnaval y por las ferias de primavera y otoño.

Después de Düsseldorf y Colonia, las ciudades más importantes de Renania Septentrional Westfalia son Dortmund (650.000 hab.), situada en el canal Dortmund-Ems, que pone en comunicación el Ruhr con el mar del Norte, sede de industrias siderúrgicas y mecánicas; y Essen, probablemente la más célebre de las "ciudades del acero", donde nació el fa-



La catedral de Spira (Speyer), uno de los centros turísticos más notables del Palatinado. Construida por los emperadores salios Conrado III y Enrique III entre 1030 y 1061, es uno de los más insignes monumentos románicos de Alemania. En su larga historia, el templo sufrió varias destrucciones, y hoy día de la estructura primitiva sólo conserva la cripta. La fachada fue reconstruida en el siglo XIX bajo el patrocinio del rey de Baviera. (Titus)

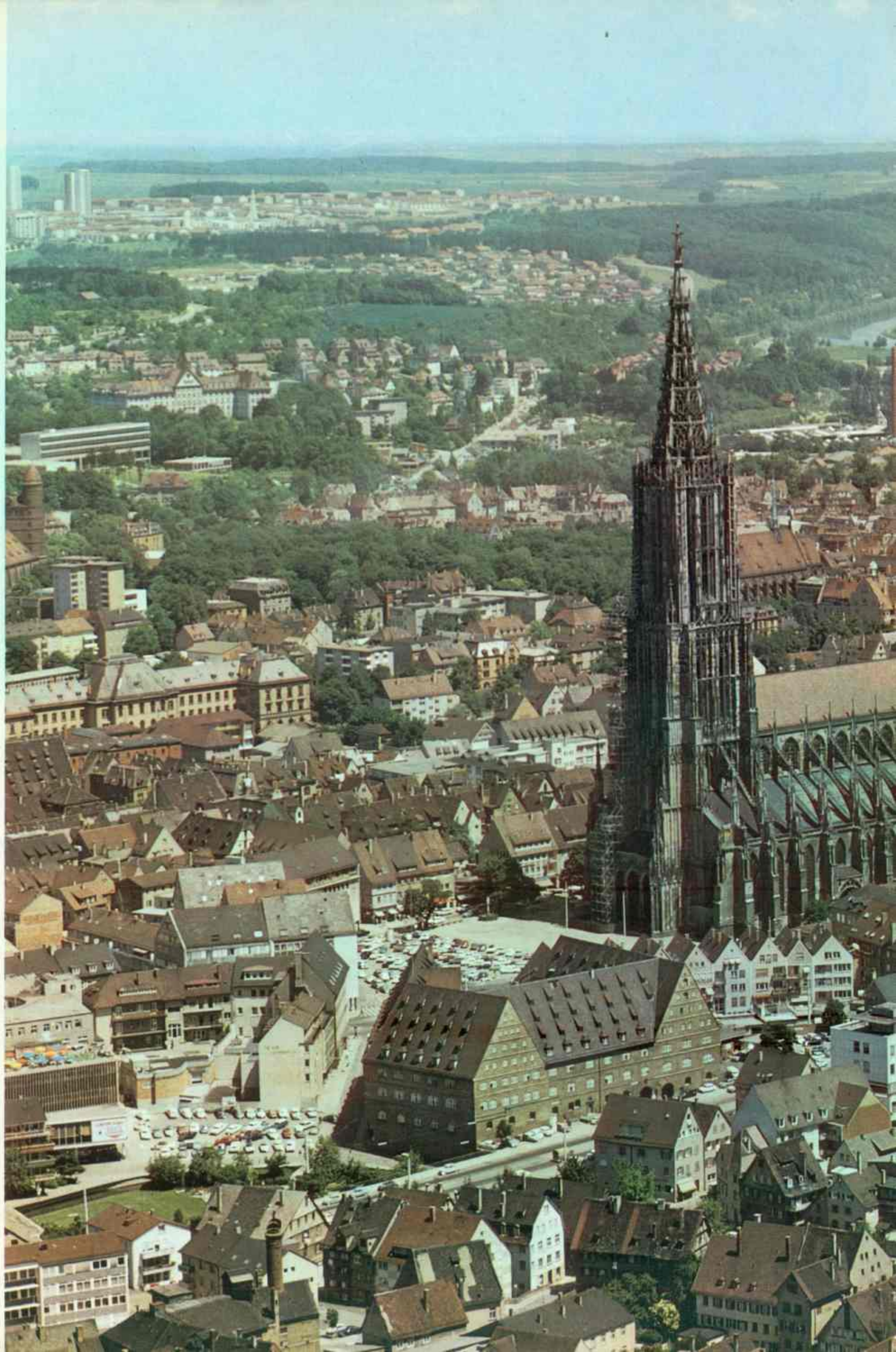


ALEMANIA OCCIDENTAL



ALEMANIA ORIENTAL

Ulm está situada en la frontera de Baden-Württemberg con Baviera, señalada en este tramo por el Danubio, que en la fotografía se advierte al fondo. Orgullo y símbolo de la ciudad, en la que nació en 1879 Albert Einstein, es la espléndida catedral gótica, iniciada en 1377 y en cuya realización intervinieron generaciones de artistas. La magnífica torre, que mide 161 metros, es la más alta de todo el mundo en su género. (Marzari)





Fachada del castillo de Nymphenburg, en la periferia occidental de Munich. Antigua residencia estival de los soberanos bávaros, lo mandó construir en 1664 el duque Fernando María para su esposa, la princesa Adelaida de Saboya, que le dio el nombre de "castillo de las ninfas". (Titus)



Wurzburg: la fortaleza de Marienberg. Situada a 130 metros sobre el Main, la ciudadela fue un antiguo refugio fortificado, al que se añadieron nuevas construcciones después de 1648. En el interior se encuentra una iglesia redonda que se remonta al año 706. La fortaleza alberga actualmente un museo. (S.E.F.)





buloso imperio de los Krupp. Fundada en el siglo IX, Essen conserva algunos valiosos edificios antiguos, como su bella catedral. Actualmente esta ciudad industrial tiene más de 700.000 habitantes.

Hesse (Hessen), estado central y punto de encuentro del Norte y el Sur, reúne el antiguo Hesse de los "grandes electores", una parte de Nassau y la antigua ciudad libre de Frankfurt, con el territorio transrenano del ex gran ducado de Hesse, desaparecido en 1918. La rica vertiente del Main y del Rin, al Sur, ofrece un marcado contraste con la relativa pobreza de la vertiente del Weser al Norte. La capital es Wiesbaden (259.900 hab.), antigua sede del ducado de Nassau, conocido centro de aguas termales situado en un valle abierto poblado de viñedos y huertas. La ciudad más importante de Hesse es, con mucho, Frankfurt del Main (Frankfurt am Main), que cuenta con 661.800 habitantes. Fundada como campamento romano a 30 km de la confluencia de su río con el Rin, fue engrandecida por los carolingios, que la convirtieron en la primera capital de la *Francia orientalis*. Poderosa ciudad libre desde el siglo XII, fue designada sede de la elección imperial y lugar de coronación mientras existió el Sacro Imperio Romano Germánico (hasta 1806). De 1815 a 1866 residió en Frankfurt la dieta de la Confederación Germánica. Después la ciudad fue anexionada a Prusia. Situada en una encrucijada de grandes vías de comunicación, es un gran centro comercial e industrial, con neto predominio del sector de transformación (textiles, papeleras, gráficas, cuero y caucho, plásticos, automóviles). Es la sede de la Feria Interna-

cional del Libro, de una activa Bolsa y de un gran número de importantes sociedades, lo que hace de la ciudad una de las capitales económicas más pujantes de Alemania Occidental.

Renania-Palatinado (Rheinland-Pfalz), situada en su mayor parte a la izquierda del Rin, está formada por territorios que pertenecieron a distintos Estados. Agrupa la parte meridional de la Prusia renana, con Coblenza (Koblenz) y Tréveris (Trier), la parte occidental de Hesse, con Worms y Maguncia (privada del suburbio industrial de Kastel, en la orilla derecha del Rin, incorporado en 1945 a Wiesbaden), y el antiguo Palatinado bávaro, con Kaiserslautern y Spira (Speyer). Cada uno de los *länder* vecinos desearía absorber o

recuperar uno de estos fragmentos de territorio. La capital es Maguncia (Mainz, 174.000 hab.), una ciudad con ilustres tradiciones intelectuales por su antigua universidad y por sus industrias editoriales, que poseen un especial abolengo, ya que fue en Maguncia donde nació Gutenberg, el inventor de la imprenta.

Estados y ciudades del Sur

Baden-Württemberg reunió en 1952, mediante plebiscito, los tres *länder*, hasta entonces separados en diversas zonas de ocupación, de Württemberg y Baden. A su vez, Württemberg, antiguo ducado elevado a reino en 1806 por Napoleón, había recibido de éste algunos principados ca-

Vista panorámica parcial del centro histórico de Munich. Son fácilmente identificables, a la izquierda, las dos torres con cúpula de la Frauenkirche, la catedral del siglo XV, la torre de la iglesia de San Pedro, la más antigua de la ciudad, y la torre neogótica del ayuntamiento nuevo (1867-1908). A la derecha: cúpula de la iglesia de los Teatinos (Theatinerkirche), de 1662, con su fachada barroca. (Pucciarelli)



El neoclásico teatro nacional de Munich (1811), santuario de la lírica alemana, destruido durante la guerra y reedificado más tarde. La reapertura, en noviembre de 1963, se conmemoró con una solemne y fastuosa representación de "Los maestros cantores de Nuremberg", de Wagner, que constituyó el punto de partida de un importante renacimiento musical. (Hetz-Marka)



Stuttgart: uno de los antiguos barrios periféricos de la ciudad. A partir de 1915 la capital del Baden-Württemberg se ha extendido por las colinas circundantes, englobando numerosos pueblos, pero sin destruir los espacios verdes, por lo que la extensa aglomeración actual presenta todo el aspecto de una ciudad jardín. (Dulevant)

tólicos y ciudades libres de Alta Suabia, así como algunos territorios limítrofes austriacos. Al mismo tiempo, el gran ducado de Baden reunía, en una paradójica media luna desde el Main hasta el lago de Constanza, territorios muy diversos (Palatinado en la orilla derecha, margraviatos, obispados, posesiones austriacas, ciudades libres). El ex principado de Hohenzollern se incorporó a Württemberg en 1937. La capital es Stuttgart, con 621.000 habitantes, situada en una amena cuenca al fondo del valle del Neckar. El clima es benigno y las colinas circundantes están pobladas de viñedos. La ciudad, fundada en el siglo XIII, debe su importancia actual a las numerosas industrias, especialmente del automóvil (Mercedes, Porsche), eléctricas (Bosch), de material fotográfico (Kodak) y editoriales. Durante la segunda Guerra Mundial sufrió gravísimos daños, pero actualmente se presenta como una ciudad muy moderna.

Baviera (Bayern) fue, ya en el siglo XVIII, el más vasto Estado de Alemania Meridional, totalmente danubiano y católico. Es región de tránsito entre la llanura alemana y los países del Mediterráneo, y ha conservado prácticamente las fronteras que tenía en la Edad Media. Se extiende desde el arco alpino hasta Frankfurt, en el corazón de Alemania, pero por su pasado histórico, su particularismo intransigente y también a causa del factor religio-

so, está orientada más bien hacia el Danubio y el Inn. Sigue siendo el más agrícola de los *länder*. La capital es Munich (München) que, por su número de habitantes (1.302.600), es la segunda ciudad de la República Federal. Favorecida en su desarrollo por haber sido residencia y capital de soberanos que aspiraban a unificar Alemania del Sur, Munich se ha convertido, gracias precisamente a los Wittelsbach, que reinaron en Baviera, en una ciudad con abundantes monumentos de gran belleza, y en un centro intelectual, industrial y turístico de relevante y reconocida importancia.

Otra gran ciudad de la región es Nuremberg (Nürnberg, 475.000 hab.), que ya en el siglo XI gozaba de una posición privilegiada, hasta el punto de poder acuñar moneda. Centro comercial y de intercambios entre el Mediterráneo y el Báltico, Nuremberg conoció uno de sus periodos más florecientes entre los siglos XV y XVI, cuando se implantaron con éxito en la ciudad manufacturas metalúrgicas y actividades artesanas cuya tradición aún perdura (juguetes, talla en madera, cerveza, mecánica de precisión: entre otros ingenios se construyó aquí el primer reloj, el llamado "Huevo de Nuremberg", hacia 1500). Sede universitaria desde el siglo XVI, fue una de las capitales de la cultura europea y albergó a artistas, filósofos y poetas de gran fama. Su nombre está vin-

culado a algunos episodios fundamentales de la reciente historia alemana: en 1935 se dictaron las inhumanas leyes raciales nazis, conocidas precisamente como "leyes de Nuremberg"; y después de la derrota alemana fue el escenario de una serie de procesos, entre ellos el de 1945-1946 contra los 24 principales dirigentes nazis, sobre la mitad de los cuales recayó la pena de muerte. Hoy la gran ciudad bávara, cuyo antiguo núcleo urbano semidestruido por la guerra ha sido restaurado en gran parte, es un activo centro industrial y comercial.

El territorio del Sarre (Saarland), formado por una parte de la Prusia renana y del Palatinado bávaro, ha vuelto definitivamente a Alemania (tras ser durante cuarenta años el banco de prueba de experimentos internacionales) como consecuencia del plebiscito de 1955, y ha sido proclamado el décimo *land*. Su densa población, repartida en pequeñas ciudades y aldeas, mezcla de inmigrantes alemanes de otras regiones, que se establecieron en el siglo pasado como empleados en las minas de carbón, está compuesta en su mayor parte por obreros, mineros y pequeños propietarios. La agricultura es más bien modesta, lo que obliga a la importación de productos alimentarios de las regiones vecinas y de Francia. El Sarre, en contrapartida, exporta las tres cuartas partes de sus manufacturas. Su reinte-

gración a Alemania, después de su paso por la esfera de influencia francesa, ha planteado numerosos problemas de orientación económica, hoy en gran parte resueltos. La capital es Saarbrücken (131.500 hab.), ciudad de orígenes muy antiguos: la habitaron sucesivamente los celtas, los romanos y los germanos, y los reyes francos erigieron un castillo (*Sarra-bruca*). En torno a esta fortaleza se desarrolló en el siglo X la ciudad, que en el curso de los siglos ha pasado varias veces a control francés. Su mayor expansión la conoció en el siglo pasado, a raíz de la explotación de los ricos yacimientos carboníferos y del desarrollo del ferrocarril. Hoy es un importante centro minero e industrial, con factorías mecánicas, complejos siderúrgicos y químicos e industrias alimentarias y de la confección, que la sitúan de nuevo en primer plano.

La vida social

El gran impulso que en Alemania experimentó la natalidad desde 1940 se ha debilitado de forma notable. Actualmente, la tasa es del 14,8 ‰ (un millón de nacimientos al año), alcanzando su máximo en las regiones católicas del Mosela, del Münsterland y de Baviera, y su mínimo en Hamburgo. Las muertes (12,2 ‰) son un poco más numerosas al Sur que al Norte. La mortalidad infantil alcanza al 23,1 ‰ de los nacidos vivos. Sin embargo, a pesar de las pérdidas debidas a la guerra, que ascienden a 4.600.000 individuos, la población ha aumentado en más de una cuarta parte respecto a 1939, sobre todo a causa de los refugiados y los prófugos de las provincias orientales o del exterior. Las mujeres siguen siendo un 3 ‰ más numerosas que los hombres.

Tras un excepcional aumento de la población rural, debido a la destrucción de muchas ciudades, el urbanismo ha experimentado un gran desarrollo, y actualmente la población de los grandes núcleos ha alcanzado y superado las cifras de la preguerra. Sólo una cuarta parte de los alemanes vive en municipios de menos de 2000 habitantes, y únicamente el 6 ‰ en pueblos de menos de 500; casi un tercio de la población se concentra en ciudades con más de 100.000 habitantes, y el 15 ‰ en grandes urbes de más de 400.000 habitantes, cuya expansión, sin embargo, está disminuyendo.

Los refugiados: más de 12 millones

El problema que en la posguerra ha dominado toda la situación demográfica de Alemania es el de las personas escapa-



La Deutsches Eck, espolón formado en el centro de Coblenza por la confluencia del Rin (abajo) con el Mosela. En el extremo se levantaba una gran estatua ecuestre del emperador Guillermo I, que resultó destruida por un bombardeo en 1945. Ha quedado en pie el basamento, que se ha convertido en memorial de la unidad alemana. El primer puente sobre el Mosela es el Balduinbrücke, que data de 1343. Algunas de sus primitivas arcadas han sido sustituidas por otras de hierro, pero el viejo puente todavía se utiliza. (G. Seider-Marka)



Berlín: la iglesia neo-clásica de Santo Tomás (Thomaskirche), en el barrio occidental de Kreuzberg. Inmediatamente detrás, en la Fritz Ecker Strasse, se advierten los obstáculos del "muro" que divide la ex capital alemana desde agosto de 1961. Al fondo se vislumbran las primeras casas del distrito de Mitte, el antiguo centro de la ciudad. (Rizzoli)

das de las tierras perdidas después de la derrota, y el de los emigrantes. Después de 1949, 320.000 alemanes han emigrado a ultramar (en su mayoría desde el puerto de Bremen): 105.000 al Canadá, 137.000 a los Estados Unidos y 27.000 a Australia. Otros han ido a reunirse con sus familias en el Este. Pero un número mayor ha irrumpido en Alemania Occidental procedente de las provincias que han pasado a Polonia y la Unión Soviética, de diversos Estados de Europa Central donde se habían establecido desde hacía siglos, y de Alemania Oriental.

Se calcula que los alemanes que han tenido que abandonar sus lugares de residencia seculares son 15 millones: 9.800.000 habitaban en las provincias situadas al Este de la línea Oder-Neisse, donde ha quedado 1.500.000; y 6.500.000 procedían de Checoslovaquia, Polonia, Hungría, Rumania y Yugoslavia. De los 15 millones que partieron, casi 3 millones desaparecieron al ser deportados no se sabe adonde, o bien fueron muertos o fallecieron por el camino; 3.800.000 se detuvieron en Alemania Oriental y 8.500.000 llegaron a la zona occidental, hacia donde se diri-

gían preferentemente. El grupo más numeroso estaba constituido por los silesianos (2 millones), los pomeranos y los prusianos, que se trasladaron a Schleswig-Holstein, Baja Sajonia y Hesse. Después llegaron los sudetes de Bohemia (2 millones), que se dirigieron a Baviera y Hesse. Este masivo éxodo de "expulsados" (*Vertriebene*), cuyo porcentaje de mujeres y niños era muy alto, se desarrolló entre 1946 y 1949. Desde entonces la llegada de refugiados (*Zugewanderte*) a Alemania Occidental ha continuado, ya que, a pesar de la creación en 1952 de una franja de



cuya composición han modificado radicalmente, aumentando a veces su importancia con la industrialización. Se tomaron medidas oportunas para acogerlos: fue constituido un Ministerio especial y se decidió un reparto de las cargas financieras con los *länder* renanos. Además, se organizó una ulterior migración de 800.000 personas hacia el Rin, especialmente con destino al Ruhr, fuente insaciable de demanda de mano de obra. Algunos prófugos han podido salvaguardar sus medios de subsistencia y conservar sus maquinarias, lo que les ha permitido reanudar sus actividades: en total han puesto en marcha 9000 empresas industriales (el 11 % de las textiles y el 22 % de las vidrierías de Alemania) y 63.000 talleres artesanos, con 180.000 trabajadores. Kaufbeuren, en Baviera, ha heredado parte de la vidriería de Bohemia; grandes firmas han podido trasladar todas o algunas de sus fábricas desde el Este al Oeste, como por ejemplo la Siemens, de Berlín a Essen, y la Zeiss (óptica), de Jena a Heidenheim (Württemberg). Otras, más numerosas, han redistribuido su mano de obra en fábricas preexistentes. Pero a pesar del reparto de 390.000 hectáreas de tierra en las landas y el *Geest* de Schleswig y en Baja Sajonia, la mayoría de los refugiados se volcó, al principio, en los campos, donde a menudo la acogida fue hostil. Los labradores, cuyos métodos aportaron a veces una benéfica renovación de los cultivos, llegaron a alcanzar un número excesivo, especialmente al comienzo: sólo un 10 % de los refugiados que se establecieron en el campo ha podido encontrar trabajo en la agricultura. Después llegaron también téc-

nicos, individuos que ejercían profesiones liberales y funcionarios procedentes de Alemania del Este. En total, en lugar del 35 % que eran al principio los trabajadores independientes han disminuido en un 7 %, y los obreros representan el 73 % (en lugar del 49 % que representaban en las regiones de origen).

A pesar de que sus asociaciones (*Landmannschaften*) conservan intacta la esperanza de recobrar el hogar perdido, el proceso de asimilación ha progresado de forma notable. Los partidos políticos autónomos que habían formado se han disuelto. Pese a la dureza de las pruebas a que han sido sometidos, estos alemanes conservan intacta su vitalidad, y puede decirse que han constituido un factor de expansión interna para el conjunto de Alemania Occidental.

La población activa está formada por 26.500.000 personas. El número de trabajadores independientes no cesa de decrecer, mientras que el de los rentistas y pensionistas está en continuo aumento, como también el de los trabajadores por cuenta ajena y el de los funcionarios. La absorción de mano de obra ha aumentado en gran medida, y ha crecido, sobre todo, la proporción de mujeres. El paro, poco importante en conjunto, varía según las regiones. Es muy modesto en Württemberg, donde siempre ha sido insignificante gracias a la estructura económica del *land*; en otras partes afecta, sobre todo, a los refugiados sin especialización. En conjunto, hay mucha demanda de personal, lo que obliga a recurrir a la mano de obra extranjera, que en 1970 superó el millón de individuos.

Algunos figurantes de la fiesta tradicional que cada año se renueva en Rothenburg, Baviera, para conmemorar un episodio de la guerra de Treinta Años. Caída Rothenburg en manos de los católicos y amenazada de destrucción por su conquistador, el general Tilly, fue salvada por el burgo-maestre, que desafió a aquél a un singular duelo: beberse un barril lleno de cerveza. El burgo-maestre venció, y todavía hoy los festejos culminan con la típica "bebida del barril". (Marka)

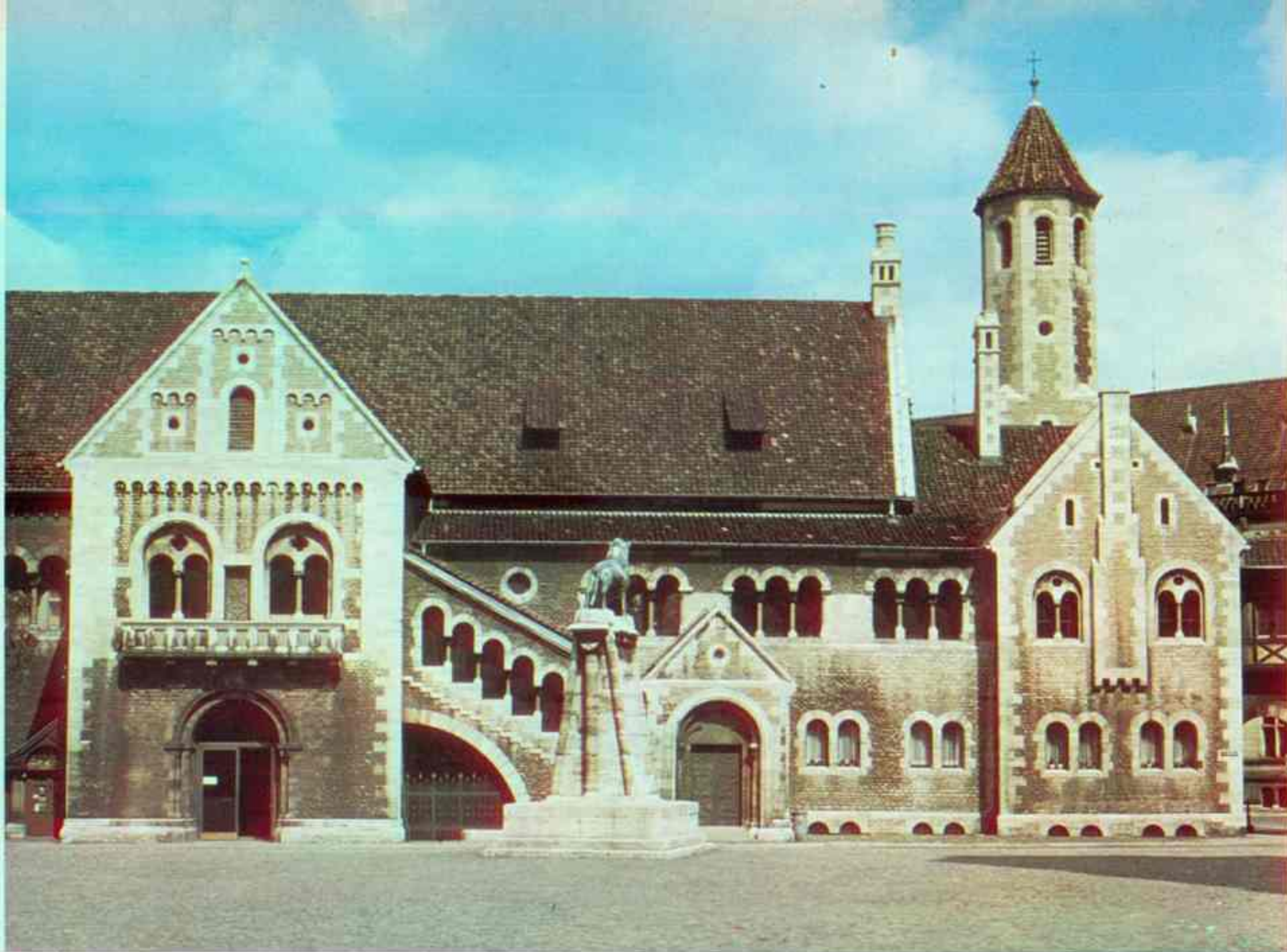
15 km a lo largo de la frontera, prohibida y controlada rigurosamente, han podido abandonar Alemania Oriental, a través de Berlín o mediante los servicios aéreos, a razón de 15.000-20.000 personas al mes (en total más de 3,6 millones), hasta el cierre definitivo del 13 de agosto de 1961.

Estos inmigrantes forman en la actualidad aproximadamente la quinta parte de la población de la República Federal. Cuando no eran acogidos por parientes o amigos, se distribuían sobre todo por los campos y pequeñas ciudades de los *länder* limítrofes (excepto los renanos),



Brunswick (en alemán Braunschweig): el Burg Dankwarderode, antiguo palacio en parte restaurado. Según la leyenda, fue construido por Dankward, uno de los hijos de Liudolfo de Sajonia, que, junto con su hermano Bruno, del que la ciudad tomó su nombre (Brunonis Vicus), fundó Brunswick en 860. En el centro del patio destaca el león de bronce, emblema de la ciudad sajona.

(Titus)



Mientras las grandes empresas industriales, y a continuación los bancos, iban integrándose técnica y financieramente en "cárteles" y *Konzerne*, un "paternalismo" bastante extendido anticipaba ya en 1880 las realizaciones sociales y los sistemas de seguridad y asistencia del siglo XX, previendo la agudización de la lucha de clases. El espíritu de este paternalismo, basado en una tecnocracia omnipotente, se ha perpetuado de forma paralela a las medidas legislativas tomadas entonces. Por su parte, el personal de los cuadros dirigentes y especializados es muy práctico y se preocupa de la buena marcha de la empresa, de la que se muestra muy orgulloso. Las justas reivindicaciones salariales han sido limitadas desde el principio mediante una participación en la dirección de la empresa. El *Deutscher Gewerkschaftsbund* (DGB), que agrupa, frente a la confederación patronal, a millones de obreros, obtuvo un notable éxito con la aprobación (en 1952) de la ley que instituye la co-gestión de las empresas.

La crisis de la vivienda

Relacionado en parte con el problema de los refugiados, y de forma igualmente grave, se ha presentado en Alemania el de la escasez de viviendas: 400 millones de m³ de escombros y 17.000 millones de ladrillos recuperados y utilizados luego de

la mejor manera posible, cubrían las ciudades alemanas en 1945. El 42 % de las casas eran inhabitables, y de éstas la mitad estaba en ruinas. Salvo algunas excepciones (Flensburg, Lübeck, Wiesbaden, Heidelberg), las grandes ciudades habían sido destruidas en un 60 % como término medio (75 % en Colonia y Wurzburg). En los últimos veinte años han sido construidos millones de viviendas en su mayoría "sociales", financiadas en un 70 % por fondos públicos y crédito bancario. Las ciudades han sido reconstruidas casi completamente y se han ampliado con nuevos barrios periféricos. No existe pueblo que no posea, a lo largo de sus calles, nuevas construcciones. Este gran esfuerzo es insuficiente, sin embargo, para cubrir las necesidades, y existen aún no pocas viviendas temporales y barracas (a menudo destinadas a servir de albergue a obreros inmigrantes).

Las actividades culturales

No sin alguna disputa, la responsabilidad de la vida cultural (instrucción pública y bellas artes) se ha confiado enteramente hasta ahora a la jurisdicción de los *länder*, prescindiendo de una sección de asuntos culturales radicada en Bonn, que regula las cuestiones interregionales. Los muchachos son educados en escuelas primarias públicas, diferenciadas — con en-

señanza religiosa oficial — en escuelas de la "comunidad cristiana" y en otras exclusivamente católicas o exclusivamente protestantes. La escolaridad es obligatoria hasta los dieciocho años. A la universidad y escuelas superiores asisten unos 220.000 estudiantes, de los que el 22 % está constituido por mujeres. Los estudiantes extranjeros son numerosos.

Las 18 universidades gozan de una amplia autonomía (en Alemania Oriental existen otras 6 universidades). Varias de ellas se encuentran en grandes núcleos urbanos, y otras constituyen desde hace siglos el orgullo de algunas ciudades universitarias (*Universitätstädte*), como Heidelberg, la más antigua, fundada en 1386, y Friburgo y Tubinga, que se remontan al siglo XV. Una quinta parte de los estudiantes de las universidades y de los politécnicos está constituida por becarios.

Las bibliotecas y museos están dotados con sustanciosas aportaciones, y la investigación científica (Instituto Max Planck, etc.) recibe una amplia subvención de la industria. La gran actividad de las casas editoriales, la mayoría localizadas en Stuttgart y Munich, se revela en la cifra de publicaciones (más de 22.000 obras al año). Actualmente existen en Alemania 1460 periódicos, con una tirada global de 22 millones de ejemplares, cifra a la que cabe añadir semanalmente 55 millones de ejemplares de revistas.

Amor por el pasado y por la tradición

Severas medidas prohíben cualquier profanación de los paisajes naturales y de las ciudades con construcciones no adecuadas o con carteles publicitarios. Los *Landeskonservatoren* dedican asiduos cuidados a la conservación y restauración de los monumentos históricos. Entre éstos destacan los edificios de ladrillo del Medioevo nórdico, las iglesias románicas del período de los Otones, los castillos que dominan las colinas de Alemania Meridional y Occidental, las grandes catedrales renanas, los monasterios cistercienses, los monumentos del gótico tardío del siglo XV, las residencias patricias del siglo XVII en las ciudades del Norte y, sobre todo, los originalísimos adornos de las iglesias abaciales y de las basílicas barrocas y rococó del siglo XVIII existentes en Suabia, Baviera y Franconia, así como los numerosos palacios de la misma época inspirados en Versalles, que se encuentran en todas las residencias principescas o episcopales.

El folklore es especialmente querido por los alemanes, y existen pocas ciudades en las que no se encuentre un *Heimutmuseum* o un *Landesmuseum* donde estén expuestas colecciones de objetos regionales. Los trajes tradicionales sólo se llevan ya en pocas zonas: en las landas de Luneburgo, en Bückeburgo, en el valle del Schwalm en Hesse (en las laderas del Vogelsberg), en la Selva Negra meridional y en la Alta Baviera. Pero las fiestas tradicionales no han perdido, en este país de trabajo duro, ni un ápice de su esplendor y su popularidad: se siguen celebrando las fiestas de la vendimia en todos los pueblos de los viñedos renanos, la fiesta de los niños en Biberach, los famosos carnavales de Colonia, Maguncia y Munich, y el festival musical de Bayreuth. Mención especial merecen las conmemoraciones religiosas de la Alemania Meridional católica: la procesión de Weingarten y, sobre todo, la pasión de Oberammergau. Esta última es un gran espectáculo popular en el que participa toda la población de esa pequeña localidad de los Alpes Bávaros, que se repite varias veces de mayo a septiembre cada diez años. La primera representación se celebró en 1634, en cumplimiento de un voto porque el pueblo salió indemne de una grave epidemia de peste.

El creciente aflujo de turistas extranjeros se dirige, sobre todo, hacia los lagos y los Alpes Bávaros, la Selva Negra, el desfiladero del Rin o las ciudades artísticas que han sobrevivido a los bombardeos: Bamberg, Bayreuth, Rotemburgo. Pero las playas de las islas Frisias, los lagos de Holstein, el lago de Constanza y los innu-

merables lugares de veraneo de los bosques de la zona hercínica, son visitados también de forma masiva por los alemanes en período de vacaciones, mientras que las numerosísimas estaciones termales atraen a una gran cantidad de pacientes.

Actividades agrícolas y pesqueras

Agricultura y alimentación

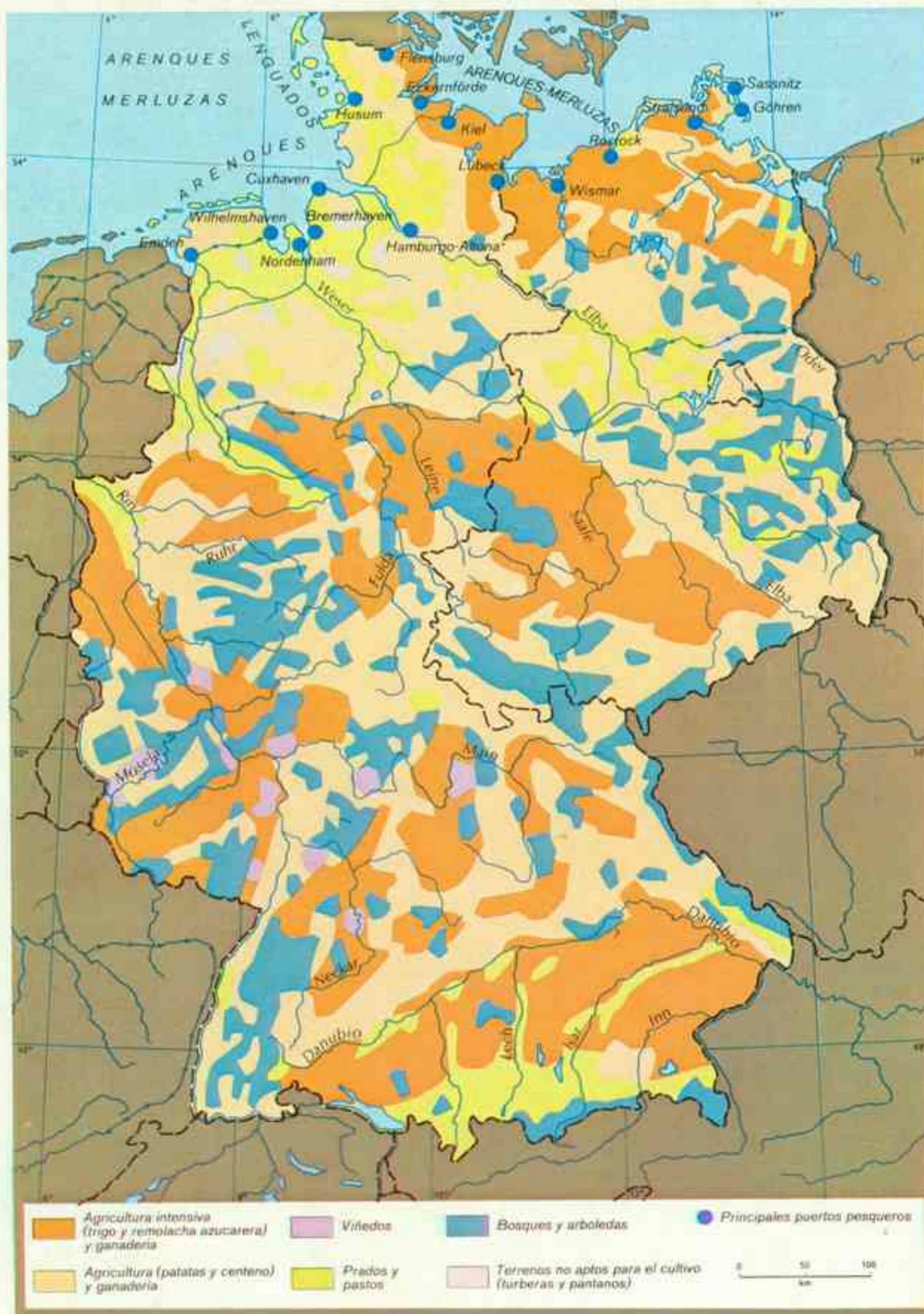
La agricultura se encuentra en segundo plano en un país en el que la prioridad económica se ha dado a la industria y al comercio. A causa del éxodo hacia las ciudades, y a pesar de la afluencia de refugiados, la agricultura registra un déficit

de mano de obra. El censo rural no cesa de disminuir: el 27 % de la población activa en 1939, el 23 % en 1954 y el 10 % en 1969. Desde 1938 los progresos de la agricultura no alcanzan la quinta parte de los realizados por la industria, y su contribución a la renta nacional ha descendido del 13,5 % a menos del 5 %.

Alrededor de 1.200.000 propietarios se reparten 1.800.000 fincas rústicas, el 90 % de ellas en régimen de explotación directa, generalmente por mano de obra únicamente familiar; en total, sólo existen 500.000 asalariados agrícolas. Si bien sobreviven algunas grandes propiedades territoriales, más o menos reducidas de extensión por la reforma agraria, se trata casi siempre de áreas forestales. La exten-



La Ringkirche de Wiesbaden: la iglesia toma su nombre de la avenida semi-circular (Ring) en la que se levanta y que circunda el centro de la ciudad. Wiesbaden, la actual capital del "land" de Hesse, que en el pasado fue residencia de los duques de Nassau, tiene una historia antiquísima. Fueron los romanos los que, apreciando las fuentes termales del lugar, las circundaron con una ciudadela, "Mattiacum", cuyos vestigios se descubrieron en 1902. (S.E.F.)



UTILIZACIÓN DEL SUELO EN ALEMANIA. En Alemania, la separación en dos Estados en 1949 ha determinado un fuerte desequilibrio. Alemania Occidental, más populosa e industrializada, no puede recibir los productos alimentarios que precisa de Alemania Oriental, y debe recurrir, por lo tanto, a la importación. Actualmente la superficie territorial ha quedado dividida así: en Alemania Occidental, 33 % de superficie arable y cultivos arborescentes, 22 % de prados y pastos, y 28,9 % de bosque; en Alemania Oriental, 46,1 % de superficie arable, 13,3 % de prados y pastos y 27,2 % de bosque.

sión media de las fincas oscila entre 5 y 20 hectáreas. Una tercera parte de las fincas mide menos de 2 hectáreas. En las regiones del Alto Rin y del Neckar, la desmembración de las fincas ha dividido el terreno cultivado en muchas parcelas minúsculas, pero el número de las que comprenden de 10 a 50 hectáreas va aumentando de forma sensible.

La pérdida de las provincias situadas al otro lado de la línea Oder-Neisse y la división en dos Alemanias ha tenido consecuencias gravísimas, ya que el sector occidental, con las tres cuartas partes de la

población, sólo poseía al terminar la guerra el 45 % de las tierras labrantías e idéntica proporción de ganado, el 40 % de los campos de patatas y la tercera parte de la superficie dedicada a la remolacha. La agricultura tenía que hacer frente a una presión demográfica de 343 habitantes por km² de tierra cultivable (Italia, 180). Aunque se han realizado progresos considerables en estos últimos años (aumento del rendimiento de los cereales y de las patatas), la agricultura sólo puede satisfacer parcialmente las necesidades nacionales, y aunque el grado de autonomía ali-

mentaria es aún el doble del de Gran Bretaña, se debe importar la mayor parte de los cereales, carne, huevos y grasas.

La alimentación se basa, sobre todo, en las patatas (más de 100 kg per cápita al año), que figuran en todas las comidas, aunque su consumo va disminuyendo. La harina también en disminución se usa más en forma de pasta que de pan. El consumo de carne, preferentemente porcina, es muy elevado, y es también notable el de hortalizas, mantequilla y azúcar, en especial después de la entrada en el Mercado Común Europeo. La demanda se orienta hacia el queso, los huevos y, sobre todo, hacia la margarina, la fruta y los agrios.

Los progresos de la agricultura

En conjunto, la agricultura alemana se coloca, en cuanto a medios técnicos, por debajo de la holandesa, la danesa, la belga y la helvética, pero netamente por encima de la francesa y la italiana. Casi todas las casas de labranza cuentan con energía eléctrica y agua corriente. La mecanización está muy avanzada (más de 1.200.000 tractores) y se utiliza gran cantidad de abonos químicos (210 kg por hectárea). Una quinta parte de los campesinos asiste a cursos de aprendizaje en los centenares de escuelas profesionales, y existen miles de cooperativas de todo género que agrupan a la mitad de los agricultores, especialmente para la comercialización de los productos lácteos.

El centeno es el cereal más tradicional, pero no el más difundido; se emplea mucho en la panificación, y se cultiva en el *Geest* de la Baja Sajonia y en la Franconia Oriental. El trigo, cultivado en una superficie casi doble, proviene en un 50 % de la llanura de Baden, de la región de Württemberg y de Wurzburg, de la llanura de Straubing, del Hesse renano y de la cuenca de Colonia-Düren. El farro, cereal del Jura y alta Suabia, tiende a desaparecer; y la cebada, cuya concentración está en la región de Alzey, se extiende sobre todo por Suabia y más aún por Franconia. La avena procede en su mayor parte del Noroeste, de Frisia, de Holstein y de Westerwald. La patata se cultiva en todo el país, y especialmente en el sector meridional de la llanura germánica y en el valle medio del Rin (Palatinado, Hesse). La superficie dedicada a la remolacha azucarera ha aumentado enormemente en los últimos decenios, y está concentrada en sus dos terceras partes en la baja llanura renana y, sobre todo, en los Börden de Hannover. La horticultura, muy limitada, se practica alrededor de las grandes ciudades y en los Börden (Brunswick). Los espárragos se cultivan en Maguncia y Schetzingen, y las berzas con preferencia al Sur de Stuttgart.

Ganadería y pesca

La superficie de herbáceas se eleva a 5.678.000 hectáreas. Las praderas destinadas a la siega son dos veces más extensas que los pastos. Unas y otros están raramente cercados, al igual que los campos. En Westfalia y Holstein existen simples setos, en Allgäu cercas de madera y en Marschen, zanjas. Excepto en estas regiones y en Hannover, la ganadería se desarrolla en establos. Los bovinos (más de 14 millones) son muy numerosos en Baviera y Alta Suabia, cerca del mar del Norte y de la frontera holandesa; todas estas regiones exportan mantequilla (Alta Suabia) o quesos (Allgäu).

Los porcinos, en continuo aumento, se

crian de forma intensiva en Westfalia y Hannover (19 millones de cabezas). Las ovejas (810.000 en las landas de Luneburgo, Schleswig occidental, Jura y Franconia) van disminuyendo, pero siguen siendo más numerosas que las cabras (89.000). Los animales de corral, por el contrario, superan los 91 millones de cabezas. La apicultura (más de un millón de colmenas y 150.000 q de miel) es una especialidad de los eriales de Luneburgo.

La pesca, muy modernizada, tiene sus centros más activos en los puertos de Bremerhaven, Cuxhaven, Hamburgo, Kiel y Wesermünde. La flota pesquera cuenta casi con 3000 unidades y desarrolla su actividad en el mar del Norte y a lo largo de las costas de Islandia, ya que el Báltico es

poco favorable. El total de pescado fresco desembarcado en 1968 fue de 682.300 toneladas (de las que casi la mitad eran arenques, y el resto, bacalao, merluza y lenguado), lo que supone el séptimo lugar de Europa, y equivale a unos 11,5 kg de pescado por habitante al año.

Frutales y viñedos

Los frutales, cuidados, regados y controlados minuciosamente, se alinean en las laderas de la cuenca renana hasta Colonia, en especial a lo largo de la Bergstrasse, desde Heidelberg hasta Darmstadt, y en el Ortenau de Baden (cerezos). Crecen también a las puertas de Hamburgo y rodean profusamente los pueblos de la



Cochem, pequeña ciudad a orillas del Mosela, se asienta al pie de una colina coronada por un antiguo castillo, cuya fundación se remonta al año 1000, y que fue reconstruido en parte entre 1869 y 1877. El curso del Mosela, entre los macizos del Eifel y del Hunsrück, es una sucesión de meandros hasta su confluencia con el Rin. En sus orillas crecen viñedos que dan excelentes vinos de mesa. (P. Klaes)

Würzburg, centro principal de la Baja Sajonia, es una ciudad barroca, con una famosa universidad. La atraviesa el Main, y está circundada de colinas cubiertas de viñedos. Sede episcopal desde el siglo VIII, Würzburg conoció su período de mayor esplendor entre 1560 y 1750, cuando los príncipes obispos de la familia Schönborn mandaron construir allí espléndidos monumentos. (Marka)



Baja Suabia y de Franconia, a lo largo del Main. Los árboles más difundidos son los manzanos y los ciruelos; el jugo de manzanas más que la sidra es, con la cerveza, la bebida nacional. El consumo de fruta fresca crece sin cesar, y por ello Alemania debe importar grandes cantidades, sobre todo de Italia, Francia, España y Austria. El lúpulo madura desde el alto Rin y el Neckar hasta el lago de Constanza, si bien se concentra en sus nueve décimas partes en la Franconia media (Nuremberg) y al Norte de Frisinga. El tabaco se da únicamente en la llanura de Baden y en el Palatinado.

La viticultura, la más septentrional de Europa, se encuentra a merced de las heladas y requiere grandes cuidados; su distribución coincide, a grandes rasgos, con los territorios que fueron romanizados. Cubre 84.000 hectáreas, pero se va extendiendo aún más y alcanza ya las laderas que flanquean el Rin: la orilla derecha (Markgräfler Land y Kaiserstuhl, en Brisgovia), orilla izquierda desde Neustadt a Maguncia, de nuevo orilla derecha desde Wiesbaden hasta Rüdesheim, y luego en terrazas a ambos lados del desfiladero del Rin hasta Honnef; después, se extiende hasta los meandros del Mosela, el Ahr, el Neckar y el Main, pero sin llegar nunca al llano.

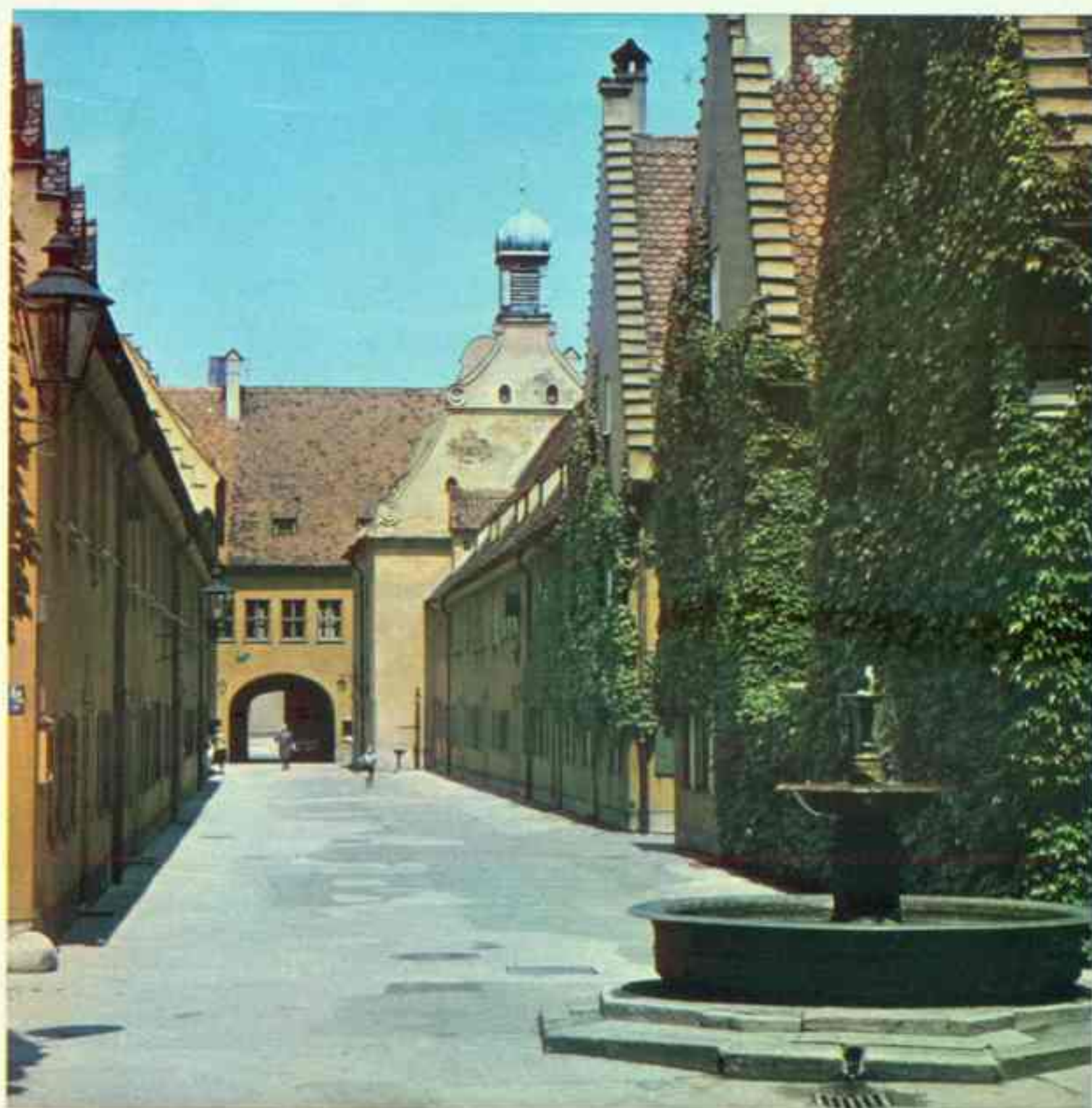
La producción de vino, que alcanzó los 5,5 millones de hectolitros en 1968, ofrece exclusivamente variedades de calidad, muy costosas, ya que si bien el vino se ha ido extendiendo gracias a la oleada de prosperidad, sigue siendo una bebida de lujo en las mesas alemanas. Maguncia y Tréveris son sus principales mercados.

Grandes bosques

A los árboles y los bosques les corresponde una parte importante en la civilización, el arte y la arquitectura germánicos, y ocupan en el alma alemana tanto espacio como en el paisaje; aún hoy, los bosques de latifoliáceas, mantenidos en parques, penetran hasta los suburbios de las grandes ciudades.

El bosque cubre el 28,8 % del territorio de Alemania Occidental. Los dos tercios de esta superficie están representados por coníferas, que desde hace dos siglos se intenta extender a expensas de las latifoliáceas, de crecimiento más lento. Los bosques de árboles de hoja caduca están compuestos en su gran mayoría por encinas, hayas y abedules. En general, las latifoliáceas están más difundidas en las laderas occidentales de las montañas, y las coníferas en las orientales. El 95% del bosque alemán se destina a la extracción de madera. Está constituido por hayales mixtos que alternan con abetos de la misma edad distribuidos regularmente. El

Augsburgo: un rincón del pintoresco barrio de Fuggerei. Se trata de 53 casitas con 106 alojamientos mandadas construir a principios del siglo XVI por el banquero Jakob Fugger (Fü-car), llamado el Rico, para los pobres de la ciudad, que adquirirían la obligación moral de rezar por el alma del benefactor y su familia. (Títus)



monte bajo sólo existe en Renania y en la Baja Baviera. A pesar de la extensión de sus bosques, Alemania tiene que importar más de 10 millones de m³ de madera al año, sobre todo para proveer a la industria papelera, cuya producción debe hacer frente a una demanda en continuo aumento.

La actividad industrial

La industria alemana tiene unos orígenes muy antiguos. Incluso antes del siglo XV, ya se tejía la lana, el lino y la seda en la región del actual Ruhr, en Westfalia, Ulm, Augsburgo, Nuremberg y Sajonia. Los campesinos de las montañas de Turingia, Sajonia y Württemberg completaron, en el siglo XVIII, los recursos de un suelo demasiado pobre con los de su ingenioso artesanado, y los hugonotes franceses aportaron sus propias técnicas. Pero sólo a partir de 1850 la explotación de los yacimientos carboníferos permitió a Alemania rivalizar con Inglaterra en los primeros puestos mundiales, gracias al colosal desarrollo de sus industrias. Al mismo tiempo, por feliz iniciativa de Alfred Krupp, se constituía la primera de las "concentraciones verticales", los *Konzerne*, que acogían en una misma sociedad y bajo una misma dirección el conjunto de empresas que intervenían — cada una por

su parte — en la fabricación de un producto y en su ulterior venta. De este modo, se asociaron minas de carbón, acerías, talleres de construcciones mecánicas, sociedades ferroviarias, etc. A estos *Konzerne* se unieron los "cárteles" de venta, mediante los cuales las grandes empresas constructoras formaban entidades comerciales comunes, con el fin de repartirse los pedidos según una distribución uniforme acordada. El desarrollo de estos sistemas convirtió la economía alemana en un potente bloque, confiriéndole el predominio en toda la nación.

La posición determinante que ocupaba la industria en la economía alemana antes de la segunda Guerra Mundial se ha reforzado, contrariamente a las previsiones, con la reorganización general del país. Es indudable que la industria sufrió los daños de la guerra, pero sólo la afectaron en un 15%. El mayor perjuicio fue la pérdida de patentes y secretos de fabricación, pues el desmantelamiento de las instalaciones por parte de los vencedores se interrumpió muy pronto y sólo interesó el 8 % del material (25 % de la metalurgia). Las destrucciones permitieron una renovación general, que facilitaron las ayudas del plan Marshall, la reforma monetaria, una política inspirada en el liberalismo y, a partir de 1949, enormes inversiones. En veinte años (1936-1955), la

producción industrial se ha doblado, sin que la mano de obra se haya hecho proporcionalmente más numerosa. En estos últimos tiempos, el incremento de la producción ha sido aún más rápido y ha aumentado la absorción de mano de obra. El artesanado, con 3.500.000 trabajadores, conserva, a su vez, toda su importancia, aunque relativa.

Las riquezas del subsuelo

La industria actual se basa, ante todo, en los recursos del subsuelo, y más concretamente en los yacimientos de carbón, cuatro de los cuales han permanecido en el territorio de Alemania Occidental después de la guerra.

La cuenca del Ruhr es, sin ninguna duda, el más importante de esos yacimientos. En la actualidad se extiende por una superficie (6200 km²) más vasta que la de toda la cuenca fluvial propiamente dicha, y encierra unas reservas confirmadas de 65.000 millones de toneladas, más otros 56.000 millones probables. Existen 124 estratos superpuestos de carbón de todas clases (10 de antracita y 57 de hulla), orientados sin fallas hacia el Norte, y fácilmente explotables mediante pozos, ya antiguos, de una profundidad media de 750 m (400 m al Sur, aunque estos yacimientos están casi agotados; 800 m en el



Las factorías de la Daimler-Benz AG, de Untertürkheim, cerca de Stuttgart, donde se fabrican los automóviles Mercedes. La prestigiosa marca, que debe su nombre a la hija de Emil Jellinek, un austriaco que en 1900 se asoció con Daimler, está ligada a una legendaria serie de éxitos deportivos. En la actualidad se dedica a la producción en serie de berlinas de lujo. La Daimler-Benz forma parte del poderoso grupo Volkswagen - Mercedes - Auto Union-NSU. (Zefa)



MINAS E INDUSTRIAS DE ALEMANIA. La abundancia de recursos mineros fundamentales, entre ellos el carbón, permitió a Alemania desarrollar sus industrias ya en el siglo pasado. En la actualidad, aun habiendo perdido el distrito minero de Silesia, transferido a Polonia después de la segunda Guerra Mundial, Alemania puede contar con las ricas cuencas del Ruhr, del Sarre, de Aquisgrán, etc. Esto explica el gran desarrollo industrial del país, en plena expansión en todos los ramos de la metalurgia, la mecánica y la química.

Centro, y 1000 m al Norte, con eventuales prolongaciones hacia el Münsterland). La extracción anual supera los 100 millones de toneladas.

La cuenca del Sarre, bajo los bosques, cuenta con 1160 km², y sus filones paralelos representan una reserva de 10.000 millones de toneladas. Unos 30.000 mineros extraen, a través de pozos de 200 a 900 m de profundidad, más de 10 millones de toneladas anuales de carbón. El centro de las actividades se ha desplazado desde Ottweiler al bosque de Warndt, cercano a la frontera con Lorena. A pesar de que el carbón extraído no es de excelente calidad, se producen 4 millones de toneladas de coque. La clientela alemana, desplazada al Sur del Main, ha absorbido hasta ahora solamente una quinta parte del carbón del Sarre, al que faltan modernas vías de agua para su transporte.

La cuenca de Aquisgrán, más lejana, es la prolongación de la cuenca francobelga; junto a las cuencas de Westfalia, aún da una producción suplementaria que constituye una décima parte de la del Ruhr.

Existen también considerables yacimientos de lignito, los cuales son objeto de una explotación cada vez más vasta al Sudoeste de Colonia, con alguna pequeña aportación en Baviera (en total 107 millones de t al año).

La producción de petróleo es más bien escasa (menos de 8 millones de t). Se extrae junto a Celle, en Hannover, en la frontera con la Frisia holandesa y, en cantidad menor, al Sur de Hamburgo y cerca de Plön y Heide (Schleswig-Holstein). Existe también gas natural y potasio. Los excelentes yacimientos de hierro de Siegerland y Dill, puntos de partida de la industria del Ruhr, están casi totalmente agotados, y por este motivo son poco rentables; los de Hannover, en Ilsede, y, sobre todo, en Salzgitter, son más abundantes (la producción es de casi 2 millones de t de contenido mineral), pero de mediocre calidad. La importación de mineral escandinavo, español, canadiense, brasileño y lorenés resulta indispensable para cubrir el 80 % de las necesidades de la siderurgia, cuya producción de arrabio (34 millones de t en 1969) y de acero (45 millones de t) es la mayor de Europa Occidental y la cuarta del mundo después de Estados Unidos, URSS y Japón. Los otros metales sólo se encuentran en mínima cantidad (minas de cinc, de plomo y de minerales radiactivos). La sal gema (casi 7 millones de t en 1968) es abundante en Baviera y Württemberg.

La producción de energía eléctrica en Alemania Occidental ha sido de 198.913 millones de kWh en 1968, de los que 16.760 son de origen hídrico y 1592 de procedencia nuclear. La parte relativa a la energía térmica alcanza, pues, el 90 %

(aproximadamente la mitad del total se obtiene en Renania Septentrional-Westfalia). Para desarrollar la producción de energía hidroeléctrica han sido construidas grandes presas, cinco de las cuales superan incluso los 100 millones de m³ de capacidad.

En Frimmersdorf, Westfalia, ha entrado en servicio una de las mayores centrales termoeléctricas de Europa (1.778.000 kW). Existen centrales nucleares en funcionamiento en Gundremmingen, Obrigheim y Lingen, mientras que en Biblis se está construyendo otra.

El Ruhr, símbolo de Alemania

La localización de los yacimientos carboníferos ha determinado la distribución geográfica de las industrias. El territorio del Ruhr (Ruhrgebiet) ha asumido desde hace un siglo una importancia preponderante: indiscutible capital industrial de Europa, es el símbolo de Alemania, al igual que París y Roma lo son de Francia e Italia.

Nacida de la unión del carbón y del hierro, con el primer alto horno construido en Mülheim en 1849 y el primer pozo explotado al Norte del Ruhr en 1850, la supremacía de este distrito se basa en una producción que supone el 90 % del car-

bón y el 80 % del gas suministrados a todo el país, en la utilización del 40 % de la mano de obra y del capital empleados en la industria de Alemania Occidental y en una producción que equivale a la mitad de la obtenida por los principales sectores industriales juntos.

La característica más destacada de este territorio es la intensa productividad y la utilización racional de los hombres, del suelo, de las materias primas y de la maquinaria. En la cuenca del Ruhr se concentran más de 8 millones de habitantes, con 300.000 mineros (de los casi 400.000 de toda la República Federal) y 3.000.000 de empleados en la industria.

De Sur a Norte, se distinguen fácilmente tres zonas sucesivas, que corresponden a la profundidad de los estratos carboníferos y a la antigüedad de su explotación. La primera zona, en la que los yacimientos — que se encontraban casi al nivel del suelo — están prácticamente agotados en la actualidad, se extiende al Mediodía del Ruhr, en la región de las colinas de Sauerland y del Bergisches Land. Se trata de una zona que sigue siendo relativamente agrícola, con una acumulación de pequeños grupos de casas y de pequeñas fábricas. A su lado existen grandes ciudades, industrializadas desde hace mucho tiempo (triferías desde el siglo XVI) y

Essen: la plaza que se extiende frente a la estación. Más de las tres cuartas partes de la metrópoli del Ruhr fueron destruidas durante la última guerra, y hoy aparece como una ciudad moderna con grandes parques, de la que han sido suprimidas las industrias. (E. Winter-Marka)



que ya tenían importancia en 1840. Elberfeld y Barmen, que tenían entonces, en total, 50.000 habitantes, se extienden hoy a lo largo de 17 km del fondo del valle y se han unido junto a Ronsdorf para formar Wuppertal, que cuenta con unos 413.000 habitantes.

Debemos citar todavía numerosos núcleos urbanos, especialmente la fastuosa Düsseldorf, situada en la desembocadura de la región en el Rin, que en 1840 sólo tenía 24.000 habitantes y ocupa actualmente un puesto de primer orden como capital administrativa, social, financiera y comercial de todo el Ruhr. En la orilla izquierda del Rin, menos accidentada, se encuentran Krefeld, Mönchengladbach y Rheydt. Esta vieja zona meridional se dedica a las industrias de transformación y de productos acabados en todas sus ramas: el 68 % de la industria mecánica del Ruhr; industria química y química orgánica (el 100 % de colorantes y el 85 % de todos los productos farmacéuticos); materias plásticas; la totalidad de las industrias textiles del Ruhr (algodón y tejidos artificiales en Wuppertal y Mönchengladbach, sederías en Krefeld) y, por último, quincallería y herramientas en Solingen, Remscheid y Hagen.

La segunda zona, situada en el centro, se extiende en forma de lomo entre los ríos Ruhr y Emscher-Kanal, desde los pozos mineros de Moers y el inmenso puerto de Duisburg hasta Dortmund. Aquí, entre las grandes minas de carbón en plena actividad desde 1860, se encuentra el verdadero corazón del Ruhr; en esta galaxia de núcleos humanos, entre las hileras de casas negruzcas y la selva de chimeneas de altos hornos y coquerías, que rebasan el centenar, y entre las gigantescas fábricas y el millar de agujas ferroviarias, se insertan los enormes conglomerados urbanos, de grandes edificios administrativos y comerciales. Sin embargo, el campo no ha sido totalmente anulado, sino que subsiste en forma de espacios verdes y sectores de bosque bien conservados, y de prados y huertos intercalados entre las fábricas. Duisburg-Ruhrort, Essen y Dortmund, los poderosos centros de gravedad de la zona, son antiguas ciudades, en otro tiempo pequeñas y modestas, con 4000 ó 5000 habitantes en 1840, y que actualmente han centuplicado su tamaño y, sobre todo, su importancia.

Dentro de este triángulo, se han desarrollado, sobre el carbón, inmensos conglomerados obreros: Oberhausen, Gelsenkir-

chen, Bochum, Wanne-Eickel, Herne. Este es el reino de las materias primas y de la industria pesada, con las cuatro quintas partes del carbón, las tres cuartas partes de la siderurgia, la gran metalurgia, laminadores y fábricas de tubos y material ferroviario, a lo que se añaden las vidrierías y la química básica (alquitrán, bencol, amoníaco, sosa, ácido sulfúrico, bencina sintética).

Al Norte existe, finalmente, una tercera zona de minas de carbón, que abre sus pozos, desde 1900, en las praderas y los bosques situados entre el Emscher-Kanal y el río Lippe, donde nuevas ciudades se disponen en torno de antiguos núcleos: Recklinghausen, Bottrop y Gladbeck, con modernas acerías, coquerías y fábricas de productos químicos y de caucho sintético.

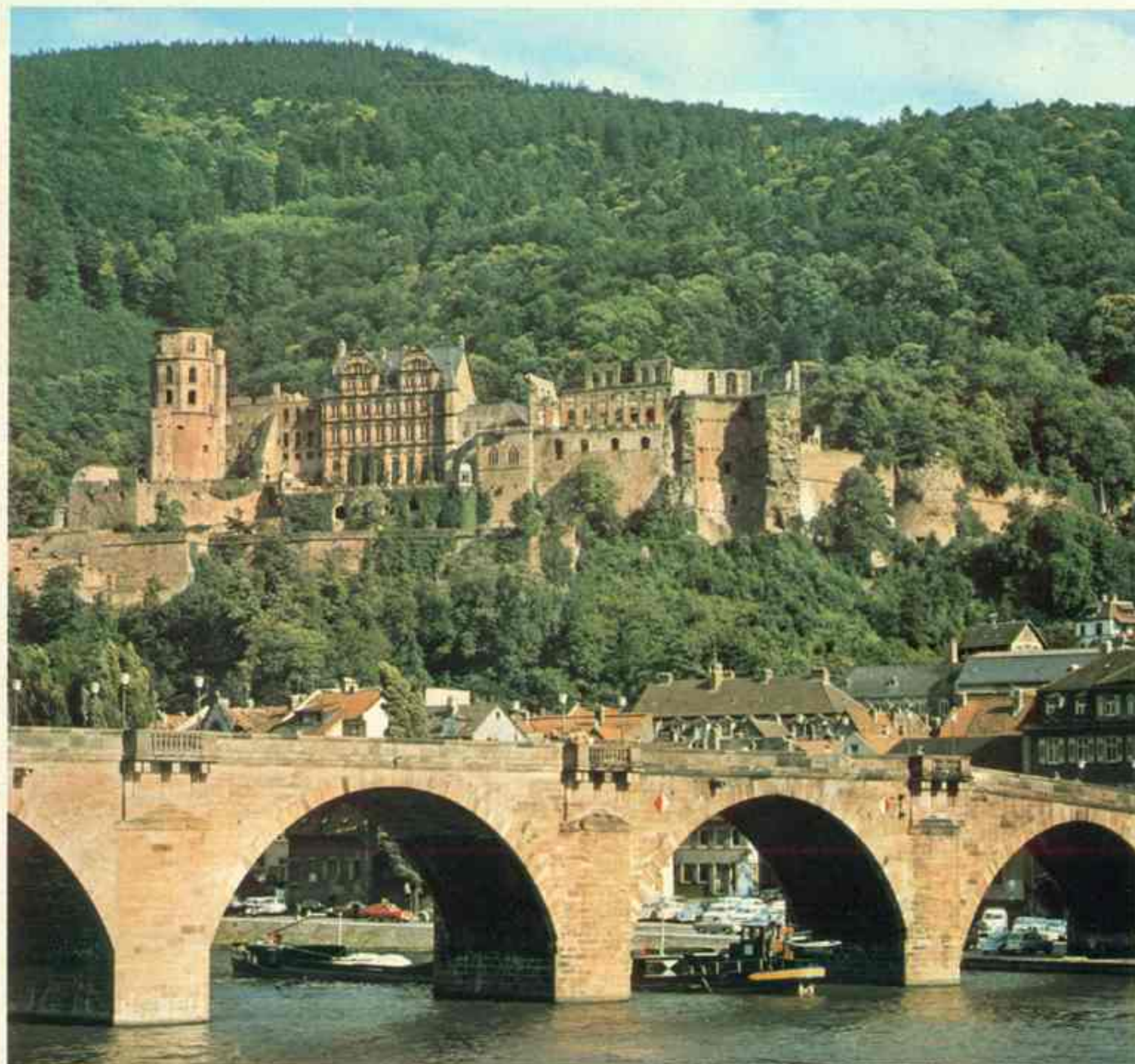
Las fundiciones de metales no ferrosos están diseminadas en toda la extensión de la zona del Ruhr.

El aprovisionamiento alimentario de este mundo industrial debe recurrir a una región muy extensa: Westfalia del Norte, principalmente, que proporciona patatas, carnes porcinas y bovinas y leche.

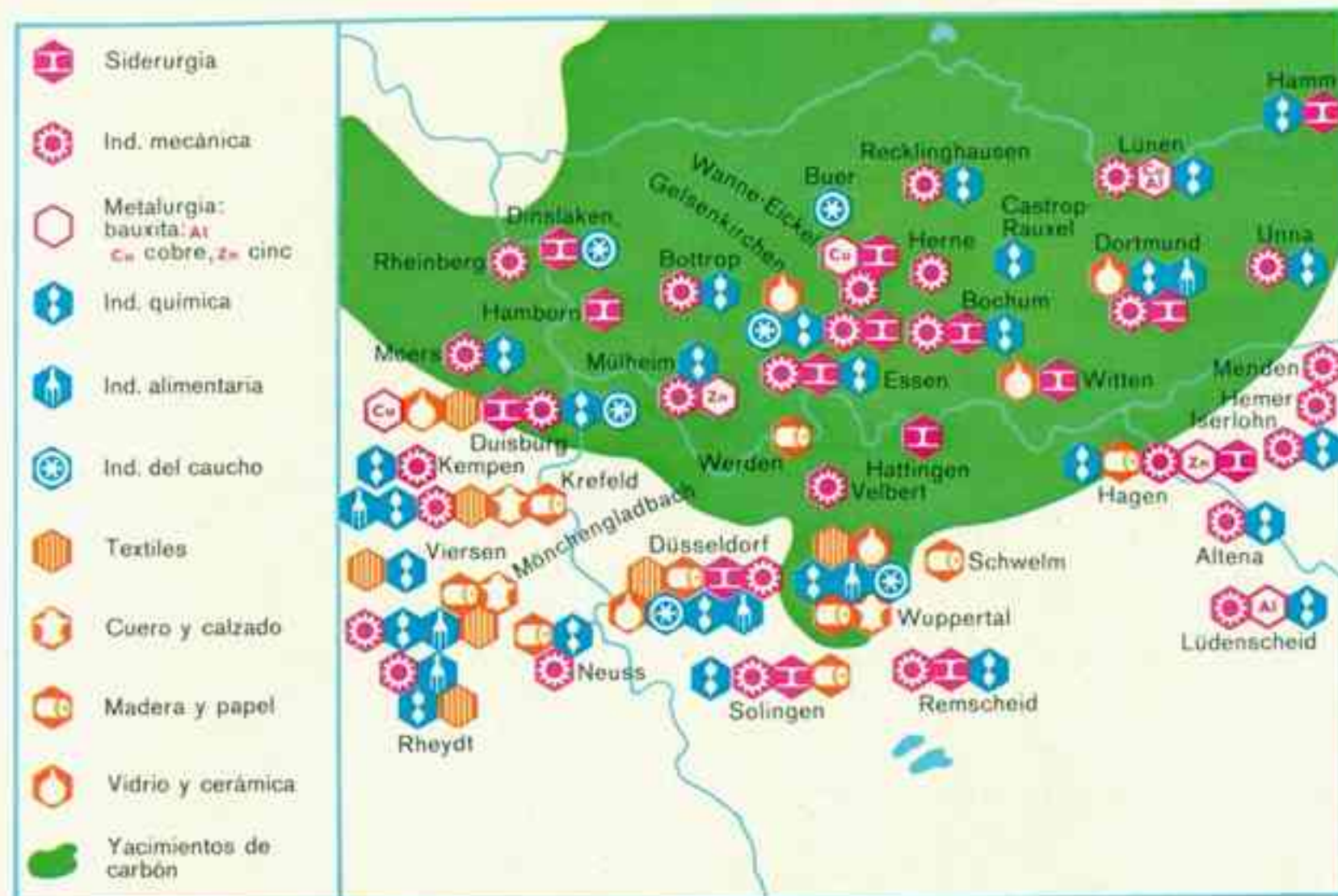
El problema del agua suministrada por las presas del Sauerland, necesaria para tantas industrias, requiere continuamente nuevas soluciones, sobre todo para el sector químico.

Esta expansión de las actividades ha sido posible, desde 1860 y sobre todo después de 1890, gracias a una progresiva concentración de las empresas, en *Konzerne* verticales de una potencia excepcional. Catorce de dichos consorcios, disueltos en 1952, pero cuyo espíritu persiste en las filiales que se separaron para después volverse a unir, extraían el 55 % del carbón y producían el 75 % del acero (el 23 y el 44 %, respectivamente, correspondían a la mayor de esas sociedades, la *Vereinigte Stahlwerke*). Los nombres de Hibernia, Harpener, Haniel, Hoesch, Klöckner, Stinnes, Mannesmann, Thyssen y Krupp estarán ligados para siempre a las gigantescas fábricas de Essen, Hamborn y Oberhausen, de la Damag de Duisburg y de los *Rheinische Stahlwerke*, cada una de ellas capaz de suministrar anualmente un mínimo de 750.000 toneladas de acero. Dueños ante todo de las producciones básicas, los *Konzerne* controlaban también varias ramas de las industrias de transformación, dentro o fuera del Ruhr. La I.G. Farbenindustrie, cuya sede estaba en Frankfurt y actualmente se halla dividida en varias sociedades, contaba ella sola con 380 fábricas de la industria química. Pero, no obstante, la participación de los intereses extranjeros está lejos de ser despreciable (sobre todo capitales americanos, suizos y holandeses).

Heidelberg: el antiguo castillo del siglo XV, que defendía el valle del Neckar. La fortaleza fue parcialmente destruida en 1686 por los franceses, durante la guerra del Palatinado. De orígenes romanos, Heidelberg debe la fama, sobre todo, a su antigua y célebre universidad, fundada en el año 1386. (Titus)



LA REGIÓN INDUSTRIAL DEL RUHR. El Ruhrgebiet, es decir la región del Ruhr, con sus enormes yacimientos carboníferos, concentra el 40 % de la potencia industrial alemana. La base del desarrollo del distrito fue la siderurgia, todavía dominante.



Las zonas industriales secundarias

Desde el gran centro del Ruhr parten dos arterias principales de concentraciones industriales secundarias, a las que el Ruhr transmite su flujo de carbón, gas y electricidad.

La primera se alarga al Norte y al Este, en las llanuras de Westfalia y Hannover. En Westfalia, en contacto con el Twente holandés, predominan las hilaturas y tejedurías de algodón y lana, desde Bocholt y Rheine hasta Münster y Osnabrück. Bielefeld, el centro más importante, une a las manufacturas del lino la fabricación de máquinas de coser y bicicletas; la región de Detmold está especializada en la construcción de muebles.

También es importante la actividad en las industrias de Hannover (siderurgia, camiones, caucho) y de Brunswick (conservas alimentarias, instrumentos de precisión, metalurgia), con los altos hornos de Salzgitter y las fábricas de Wolfsburg, las más modernas de Europa, junto al Mittellandkanal, donde se fabrican los automóviles Volkswagen (con una producción de 4200 coches al día).

La segunda de estas alineaciones de ciudades industriales, la más importante, alcanza hacia el Sudeste la gran ruta renana, con una fractura a nivel del desfiladero del macizo esquistoso. Colonia, a pesar de su pasado independiente y de sus funciones comerciales, también está estrechamente subordinada al Ruhr, hacia el que se proyectan los establecimientos de su periferia nororiental (máquinas, cables, productos químicos, caucho). La cuenca de Neuwied transforma en material refractario la toba local. En los establecimientos del valle del río Lahn predomina

la metalurgia, tenería, óptica y fabricación de aparatos fotográficos.

La gran conurbación de Frankfurt, en la confluencia del Main y el Rin, reúne en un triángulo de 40 km de lado, con Wiesbaden, Maguncia y Darmstadt, casi un millón y medio de habitantes y desarrolla una actividad industrial muy diversificada, en la que destacan las máquinas en general, y concretamente las destinadas a la imprenta y a la elaboración del caucho,

los vagones de ferrocarril y, sobre todo, los colorantes y los productos químicos, los automóviles (Opel), la orfebrería y el cuero curtido. En la desembocadura del Neckar se encuentra la conurbación formada por Mannheim (maquinaria agrícola, espejos, yute, cuero curtido), Ludwigshafen (productos químicos) y Heidelberg (ciudad universitaria). Este conjunto de núcleos de población está ya orientado hacia el Sur y no se halla tan incluido en la órbita del Ruhr, aunque lo recuerde la inmensa concentración de los establecimientos de la Badische und Soda-Fabrik.

Finalmente, remontando el Neckar, se encuentra, unos 80 km más arriba, la segunda concentración industrial después del Ruhr, aunque de importancia mucho menor: la de Baden-Württemberg, diseminada, con sus modernísimas fábricas, en torno a Stuttgart. Aquí la estructura es totalmente distinta y no se basa en las materias primas o en el combustible, sino, como en Sajonia, únicamente en el valor de la mano de obra, compuesta en escasa medida por proletarios y abundante, en cambio, en obreros campesinos, generalmente pequeños propietarios, herederos de una tradición artesana secular, que cada día van y vienen del pueblo a la fábrica (*Pendelarbeiter*, trabajadores pendulantes). Existen asimismo fincas rústicas de mediana extensión y de tipo patriarcal y paternalista, donde el patrón trabaja al lado del obrero, y una industria muy variada de productos acabados localizada

Algunos niños en un campo de juegos, a la sombra de las chimeneas, en Bochum (Ruhr). Contrariamente a lo que cabría esperar, la dimensión humana ha sido salvaguardada en la mayor cuenca industrial de Europa: las ciudades están bien provistas de espacios verdes y de instalaciones para el ocio, y la naturaleza en ningún caso ha sido dañada de forma indiscriminada. (C. Garrubba)



Berlín: el gran nudo de la autopista hacia Munich y Hannover. Alemania Occidental dispone de una completa red de autopistas, la más extensa de Europa, basada en la construida en los años treinta por el Gobierno nazi: eran 3859 km de dobles vías con el firme de cemento, apropiadas para el tránsito muy pesado y concebidas más con fines militares que para responder a las exigencias de la circulación actual. Más de 2000 km de esa red han permanecido dentro de las fronteras de la República Federal. Al margen de las autopistas, la red de carreteras suma 162.205 kilómetros. (G. Ricatto)



en pequeñas ciudades especializadas cada una en una rama. La industria textil ocupa a 150.000 obreros distribuidos por el pie de monte septentrional y por los pequeños valles del Jura suabo. La industria mecánica es también importante y produce maquinaria agrícola e industrial, aparatos eléctricos, automóviles (Mercedes), locomotoras, turbinas y juguetes. Más al Oeste y en el corazón del Jura suabo, predomina la mecánica de precisión y la industria de instrumentos quirúrgicos y musicales, mientras que en la Selva Negra existen famosas fábricas de relojes y, al Norte, talleres de joyería (Pforzheim).

La llanura meridional del Rin y sus

márgenes están mucho menos industrializadas, si se exceptúa la ciudad de Karlsruhe (máquinas de coser) y, en la órbita helvética, el activo grupo textil de los suburbios de Basilea, en Baden, del valle del Wiese y de Singen.

Cerca de las minas de carbón del Sarre y en Neunkirchen se encuentra aún una potente industria siderúrgica, implantada en 1759, pero que se desarrolló muy especialmente a partir de 1880 con las dinastías Röchling y Stumm. Cuenta con altos hornos, laminadores, trefilerías y talleres para contrucciones mecánicas, a los que se añaden algunas fábricas de vidrio y otras de cerámica.

El complejo industrial Aquisgrán-Dü-

ren está especializado en fibras textiles, metales y papel, y presenta, en sus variedades, notables analogías con la vecina industria valona; del mismo modo, la Alta Franconia, en el otro extremo de la República Federal, presenta una doble actividad textil y ceramicovidriera afín a la de las regiones vecinas de Sajonia y Bohemia.

Existen, finalmente, seis grandes ciudades que constituyen centros industriales aislados, donde las fábricas se localizan dentro del recinto urbano o en sus inmediatos alrededores. En Bremen se producen automóviles, barcos, yute y linóleo. Hamburgo, donde la mitad de la población activa está empleada en el sector "terciario" (es decir, comercio y transportes), cuenta con astilleros, fábricas de aparatos eléctricos, industrias metálicas no ferrosas, refinerías de petróleo, establecimientos aceiteros, factorías químicas y, al Norte, de caucho sintético, y una manufactura lanera en Neumünster. Kassel, preferentemente residencial, cuenta a su vez con fábricas de locomotoras y de maquinaria. El binomio Nuremberg-Fürth produce aparatos electrónicos, automóviles, construcciones metálicas varias y juguetes. Augsburgo posee tejedurías e industrias mecánicas, sobre todo de automoción. Munich, la más intelectual y menos industrial de las capitales regionales, fabrica automóviles y muebles.

Se deben recordar, además, los cojinetes de bolas de Schweinfurt, las fábricas de calzado de Pirmasens, las pequeñas localidades lineras situadas a lo largo del Weser y en Baden, los centros algodoneeros de la Alta Suabia, las peleterías de Offenbach, las fábricas de instrumentos de cuerda de Baviera, las industrias madereras y del papel y las piedras preciosas de Idar-Oberstein.

En el sector alimentario, que incluye las queserías del Allgäu y las fábricas de margarina de Cléveris y de chocolate de Colonia y Stuttgart, destacan las factorías cerveceras (más de 73 millones de hectolitros al año), distribuidas en dos zonas rivales: la de Baviera, que comprende numerosas firmas localizadas en Kulmbach, Munich, Augsburgo, Nuremberg y Wurzburg; y la del Norte, donde se concentran grandes marcas en Dortmund, Wuppertal, Bremen y Hamburgo.

Los empleados de la industria

En conjunto, la industria transformadora ha progresado en relación a 1938, y se ha duplicado desde 1950 a 1956. Si se considera el número de asalariados, las industrias más importantes de Alemania son, con mucho, las de la maquinaria, medios de transporte y electrotécnica, con más de dos millones de obreros; siguen,



El castillo de Charlottenburg, uno de los edificios más importantes del Berlín del siglo XVIII, está circundado por un parque proyectado por el arquitecto Le Nôtre, el mismo que diseñó para Luis XVI los jardines de Versalles. Construido para Sofía Carlota, esposa del rey Federico I de Prusia y gran protectora de literatos y pensadores, el castillo fue uno de los mayores centros culturales europeos del siglo XVIII. (Arch, Rizzoli)

La Breitscheidplatz de Berlín vista desde el rascacielos del Europa Center. Es el principal núcleo del tránsito ciudadano, y de él irradian las arterias más importantes, como la célebre Kurfürstendamm. En medio de la plaza, las ruinas de la Kaiser-Wilhelm-Gedächtniskirche, la iglesia neogótica erigida para celebrar la victoriosa contienda de 1870 contra los franceses, y no restaurada después de las destrucciones bélicas, para que recuerde a los berlineses los horrores de la guerra. Los dos edificios poligonales, una capilla y su correspondiente campanario, bautizados polémicamente "el lápiz de labios" y "la polvera", fueron contruidos en 1961 según proyecto de Eiermann. (Ar. Rizzoli)







Berlín: el palacio del Parlamento (Reichstagsgebäude), construido en 1890. En 1933 fue incendiado por los nazis, pero la responsabilidad se atribuyó a los comunistas, y el episodio sirvió de pretexto para un duro castigo contra la oposición. Bombardeado en 1945, fue reconstruido en 1963, y en la actualidad sirve para acoger las sesiones solemnes del Bundestag, el Parlamento federal alemán. (S.E.F.)



Berlín: la Grosser Stern, plaza circular situada en el centro del Tiergarten, de la que parten radialmente cinco calles. La columna, rematada por la estatua de la Victoria alada, fue mandada erigir por el káiser Guillermo I para conmemorar las guerras de 1864, 1866 y 1870. Desde lo alto se goza de una amplia vista de la zona Este de Berlín. (Arch. Rizzoli)

con más de medio millón cada una, la industria siderúrgica, la de manufacturas metálicas, la química (que ha tenido en los últimos años un incremento extraordinario, sobre todo en el sector de las materias plásticas), la industria alimentaria, la textil y la de las confecciones; las industrias extractora, de la madera, del papel y del libro emplean de 300.000 a 400.000 personas, y la cerámica y vidriería, la óptica y la mecánica de precisión, a 200.000.

Comunicaciones y transportes

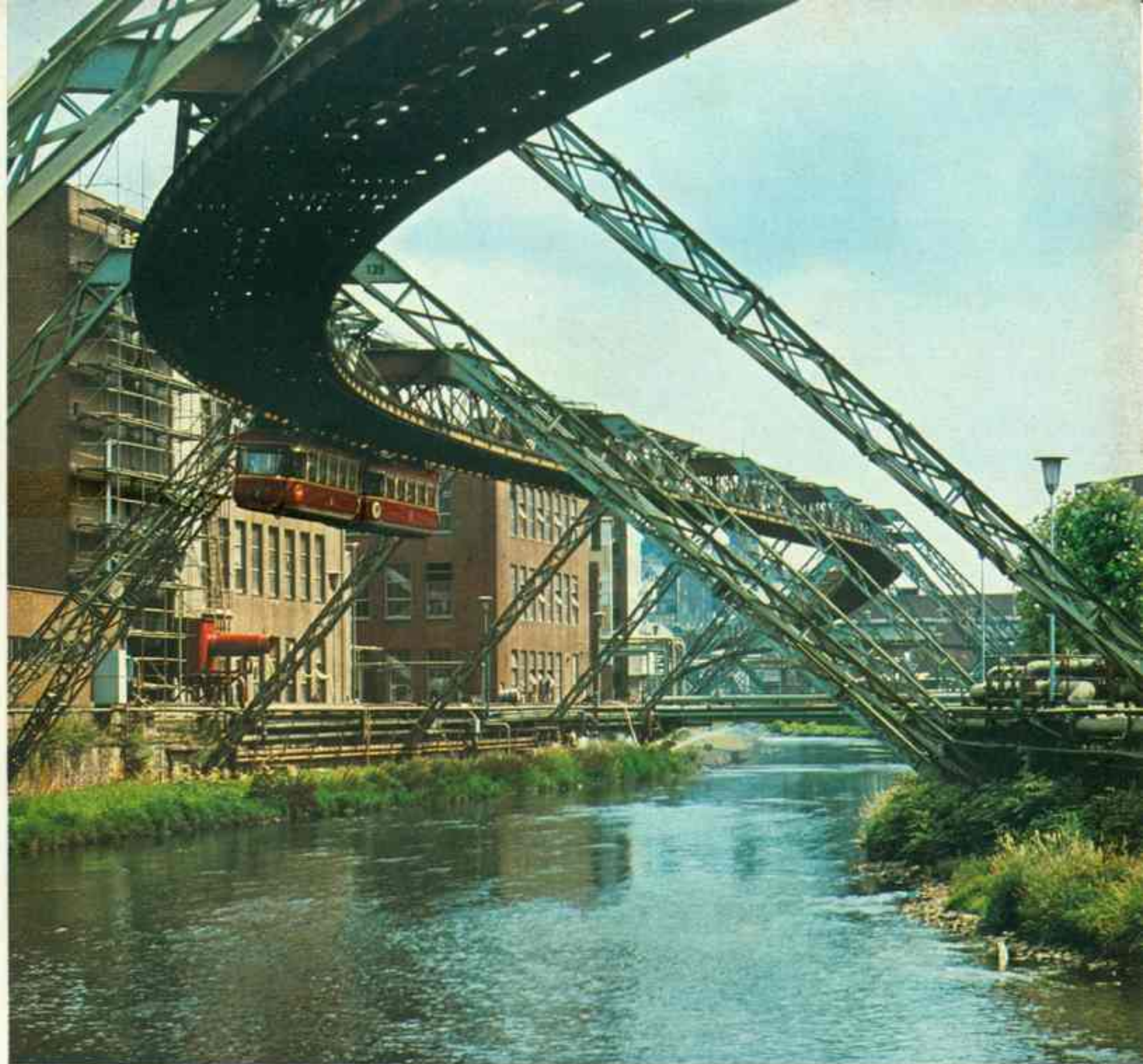
Líneas férreas y autopistas

Las líneas férreas, que miden en total 34.078 km, de los que 29.845 pertenecen al Estado (*Deutsche Bundesbahnen*), están electrificadas en una cuarta parte aproximadamente, pero registran un tráfico intensísimo. A lo largo de las dos orillas del Rin, decenas de rápidos y correos se cruzan o se persiguen cada día, intercalados con los convoyes destinados al transporte de carbón o de mercancías. Por la estación de Colonia pasa la mayor parte de los rápidos internacionales. En Frankfurt, sede central de la administración ferroviaria, se cruzan los dos ejes principales: Escandinavia-Hamburgo-Basilea y Holanda (o Dortmund)-Colonia-Munich-Austria-Italia, vía Stuttgart o Würzburg. La red, en conjunto, refleja la situación del país y no está centralizada por un único polo. Las dos terceras partes de los viajeros son obreros o estudiantes que viven en los alrededores de los grandes centros urbanos.

El tráfico de mercancías por ferrocarril está decreciendo debido a la competencia del transporte por carretera. De las mercancías transportadas por ferrocarril (290 millones de t), una tercera parte está representada por el carbón. La estación de Hamm, que distribuye los productos del Ruhr hacia el Este, es una de las más importantes del mundo.

Además, confortables servicios de autobuses alcanzan casi todos los municipios. Algunos vehículos son mixtos y pueden circular tanto por carretera como por la línea férrea.

Existen 4111 km de autopistas que atraviesan, sobre todo, zonas de bosque, evitando cruzar los centros habitados. El tronco principal une Berlín con el Ruhr y Colonia, y prosigue después hacia Frankfurt, Stuttgart, Munich y Salzburgo (Austria). Las ramas de este tronco parten de Colonia hacia Aquisgrán, de Frankfurt hacia Kassel, Hannover, Erfurt y Dresde, y de Munich hacia Nuremberg y Berlín. El tronco que comunicaba Lübeck con Bremen, pasando por Hamburgo, ha sido unido al eje Ruhr-Berlin mediante la autopista Hamburgo-Hannover. Las carrete-



ras ordinarias (162.344 km en total, de los que 32.205 son nacionales y 65.358 regionales) son a menudo un poco estrechas y se hallan en malas condiciones (sobre todo en Baviera). Por ellas circulan más de 14 millones de automóviles, unos 900.000 camiones y varios millones de motocicletas, lo que supone la más elevada densidad del mundo.

El tráfico fluvial y marítimo

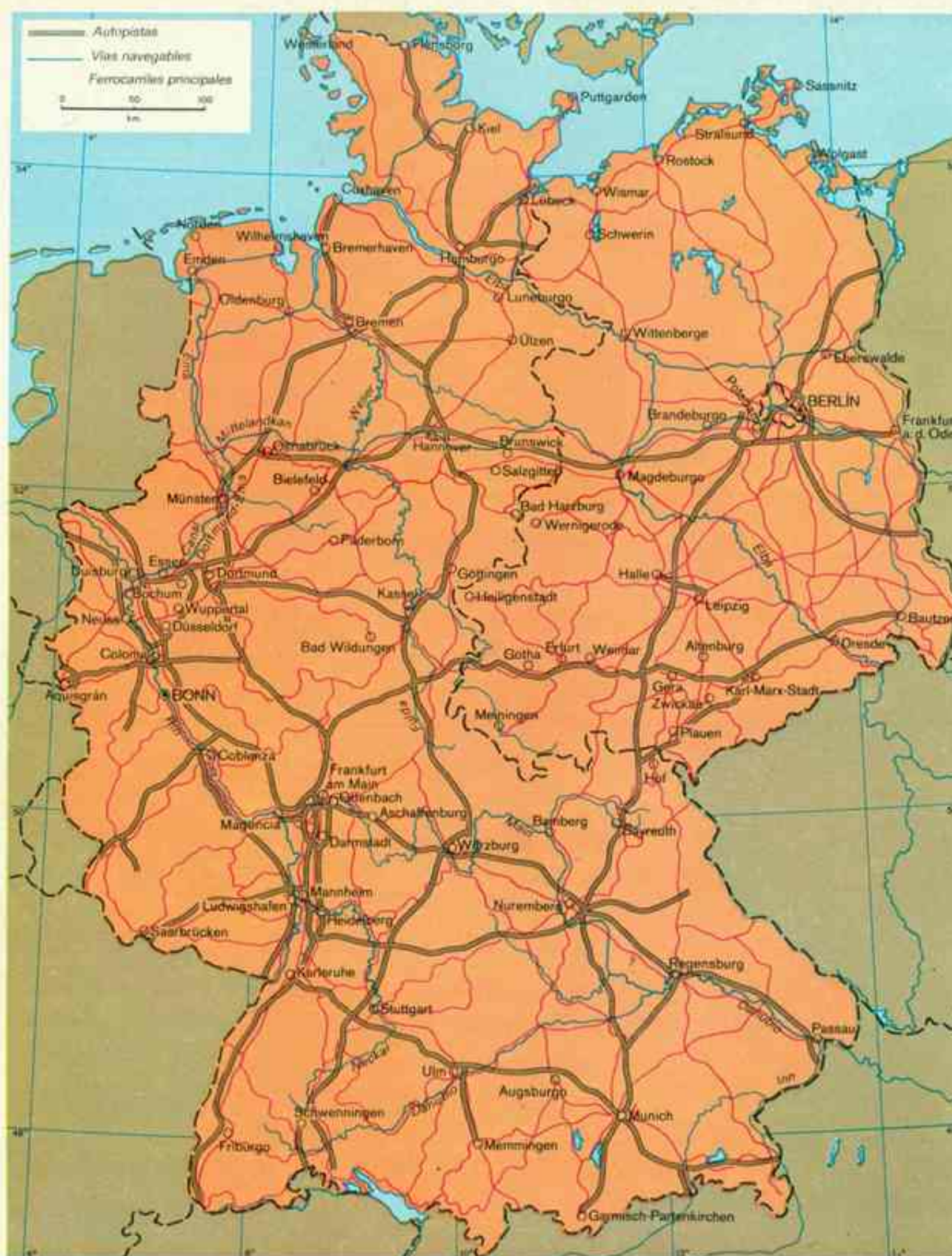
La red de vías navegables naturales comprende los cuatro ríos orientados de Sur a Norte — Elba, Weser, Ems y Rin —, más dos afluentes renanos, el Main y el Neckar, a los que puede añadirse el Danubio, aguas abajo de Ratisbona. Estas rutas las completa, en la llanura septentrional, una serie de importantes canales dispuestos en sentido Este-Oeste.

El tráfico total asciende a unos 196 millones de toneladas. No obstante, las tres cuartas partes de este volumen corresponden al Rin en su trayecto desde Basilea a la frontera holandesa (y en medida mucho menor a sus dos afluentes). En su recorrido a través de Alemania, el Rin aparece como una vía de comunicación única en su género en toda Europa, como el más majestuoso y mejor utilizado de to-

dos los ríos. Los grandes remolcadores, que a menudo superan los 2000 CV, los convoyes de barcazas de gran tonelaje y los elegantes barcos de pasajeros se cruzan sin cesar en sus aguas. En sus orillas se registra un tráfico de más de 150 millones de toneladas de mercancías, de las que el 60 % corresponde al tramo inferior, entre Bonn y Cléveris. En este tramo la cantidad de mercancías que parte es mucho mayor que la que llega. El sector medio es el menos activo en cuanto a tráfico portuario. En el alto Rin las mercancías descargadas son dos veces y media superiores a las embarcadas.

Duisburg-Ruhrort, el puerto fluvial más importante de Europa, gran mercado de fletes en la desembocadura del Ruhr y del canal Rin-Herne, exporta carbón, estiba trigo, recibe en sus diques grandes navíos y rivaliza con Hamburgo en el tonelaje (su tráfico supera los 40 millones de t anuales). Una tercera parte de las exportaciones y la mitad de las importaciones (minerales, petróleo) pasan por el Rin. El 50 % de las mercancías lo transportan navíos alemanes (en buena parte propiedad de los grandes *Konzerne*). El resto se reparte entre buques holandeses, franceses, belgas y suizos. El tráfico aguas arriba de

Wuppertal: el ferrocarril elevado, el "Schwerebahn", que a través de un recorrido de 13 km une el centro de la ciudad con los suburbios industriales. Wuppertal, como unidad urbana, nació en 1929 de la reunión de Barmen, Elberfeld y otras localidades del valle del Wupper. Cuenta con importantes industrias químicas, farmacéuticas, etc. (Titus)



VIAS DE COMUNICACIÓN DE ALEMANIA. La red ferroviaria alemana mide, contando todo el territorio, 48.987 km (34.078, electrificados casi en su cuarta parte, en la República Federal). La red viaria suma, en conjunto, 208.000 km, de los que más de 162.000 se encuentran en Alemania Occidental, que dispone asimismo de 4453 km de autopistas, en las que se registra la más elevada densidad de circulación automovilística del mundo. Las vías navegables son, junto con las de los Países Bajos, las más extensas y activas de Europa, y su desarrollo no cesa.

Mannheim y Ludwigshafen, mercados de Alemania meridional, situados uno frente al otro y unidos por un puente, equivale al de los puertos del Ruhr.

El Main es navegable hasta Bamberg (con los puertos de Frankfurt y Würzburg) y une el Rin al Danubio a través del Ludwigskanal, que sigue el Regnitz, afluente renano. El Neckar es navegable hasta Stuttgart. Actualmente están en estudio varios proyectos destinados a unir alguno de sus afluentes con el Danubio. El Mosela ha sido canalizado desde Metz a Coblenza para hacerlo accesible a las barcas renanas de 1500 toneladas. El canal de Herne, que une el Rin con el Ems, es, junto al paralelo canal del Lippe, el principal afluente económico del

Rin. El canal Dortmund-Ems pone en comunicación el Ruhr con el puerto de Emden, en el mar del Norte. Y el canal Ems-Jade, el Küstenkanal, el canal hanseático, que va de Lübeck al Elba, y sobre todo el Mittellandkanal (formado por los canales Ems-Weser y Weser-Elba), que atraviesa toda Alemania, completan la red hacia al Este. El Elba, aguas arriba de Hamburgo, ha perdido una cuarta parte de su tráfico; el Weser es poco frecuentado y la navegación por el Danubio se inicia prácticamente en Ratisbona. Finalmente, el Nord-Ostsee-Kanal o canal de Kiel, que une el estuario del Elba y el fiordo de Kiel y permite a los barcos evitar el rodeo del Jütland, ha visto crecer su movimiento en los últimos decenios, incluso después de

acordarse su internacionalización (1919).

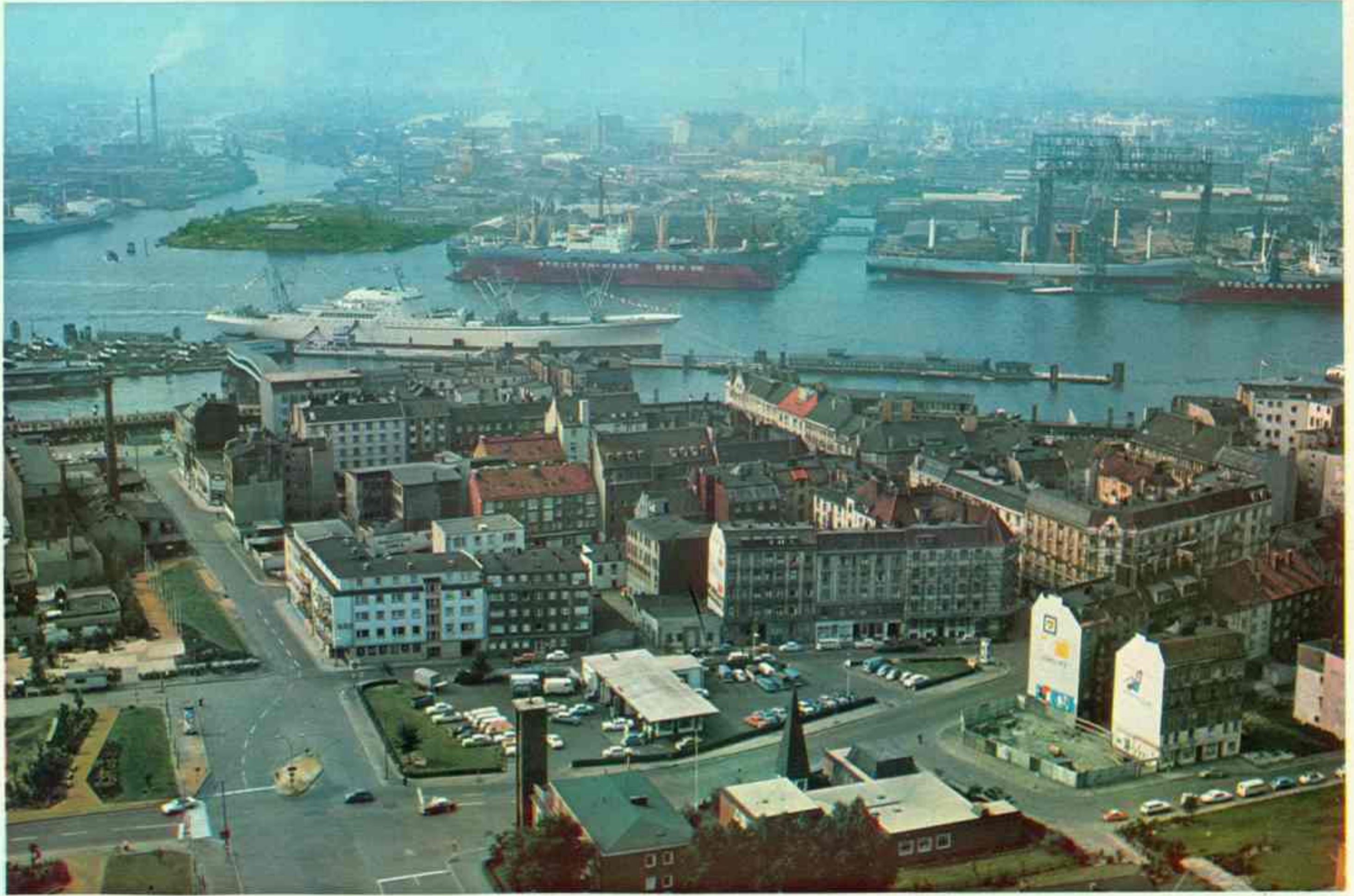
La flota mercante, casi aniquilada al finalizar la guerra, ha sido reconstruida rápidamente (más de 7 millones de t de arqueos en 1969) y contribuye en una tercera parte al movimiento marítimo de las mercancías.

El resurgimiento de los grandes puertos

Reducida a su exigua fachada sobre el mar del Norte y las costas bálticas de Schleswig-Holstein, Alemania Occidental ha conservado, sin embargo, sus dos mayores puertos: Hamburgo y Bremen. Lübeck sólo posee en la actualidad los restos de su opulento pasado hanseático. El puerto militar de Kiel, destinado inmediatamente después de la segunda Guerra Mundial a la pesca, ha reemprendido su actividad, gracias, en parte, a sus astilleros. Ha sido reactivado también el puerto de Wilhelmshaven, estación terminal de oleoductos procedentes de la zona del Ruhr. Hamburgo, Bremen y Emden se reparten, con el puerto holandés de Rotterdam, casi todo el comercio marítimo exterior.

En 1945, Hamburgo sufrió la completa destrucción de sus instalaciones y, casi a las puertas de la ciudad, la separación de su traspais, hasta el punto de que hubiera podido considerarse finalizada la prosperidad de la gran metrópoli del Norte. Pero Hamburgo ha recuperado su posición: su puerto, enteramente reconstruido desde 1953, se extiende a lo largo de unos 15 km en las orillas del Elba, y posee 58 amplias dársenas y 500 km de líneas férreas: en él hacen escala o finalizan más de 200 líneas de navegación. Su tráfico oscila alrededor de los 30 millones de toneladas anuales. Ocupan el primer puesto las materias primas procedentes de Gran Bretaña, América y Asia (petróleo, café, trigo, lana y yute). Hamburgo ha recobrado, además, su clientela austriaca y, en parte, a pesar de los obstáculos políticos, la de Berlín, Alemania Oriental, Checoslovaquia y Hungría. Los astilleros, desmantelados y después nuevamente en actividad, trabajan a pleno ritmo y, con los de Bremen, aseguran a Alemania un puesto preponderante en las construcciones navales (1.352.000 t en 1968) y un elemento importante de sus exportaciones. Bremen supera en la actualidad, especialmente en las importaciones (algodón y trigo), su nivel de la preguerra, y sigue siendo el máximo mercado del algodón de Europa continental y el primer puerto de viajeros del país. Sin embargo, el Weser no es tan profundo como el Elba, y los grandes navíos deben atracar 55 km aguas abajo, en el antepuerto de Bremerhaven-Wesermünde. Emden, segunda salida marítima del

Una vista parcial de los muelles de Hamburgo. En primer plano, aparece atracado el mercante de propulsión atómica Savannah. El puerto se extiende durante 15 km por las dos orillas del Elba, y pese a hallarse a 110 km del mar es apto para buques de cualquier tonelaje. Aun habiendo perdido su traspais natural, que ha quedado en Alemania Oriental, Hamburgo sigue siendo el mayor puerto alemán y uno de los más activos del continente. (J. A. Cush-Marka)



Ruhr, en la desembocadura del Ems, supera a Bremen en las importaciones, gracias a la descarga del mineral de hierro sueco y de la madera noruega.

El tráfico aéreo

La reanudación del tráfico aéreo después de la guerra fue también rapidísima. Todos los aeropuertos de antes de 1939 han sido reactivados, y se han creado otros nuevos. Líneas regulares aseguran el servicio con todos los países europeos, mientras que una densa red de comunicaciones se extiende a toda América septentrional y meridional, Asia y África. Especialmente importante es el enlace aéreo con Berlín Oeste.

Los intercambios comerciales

Importantes ferias, que acogen a varios miles de expositores cada una, atraen todos los años a numerosísimos visitantes ha-

cia los tres principales centros comerciales de la Alemania interior: Frankfurt, Hannover y Colonia. El comercio exterior, de interés fundamental para el equilibrio económico alemán, aumenta de año en año, especialmente con Oriente, Sudamérica y África, gracias a los precios ventajosos, a la brevedad y puntual cumplimiento de los plazos de entrega, así como a la capacidad de adaptación a los gustos y necesidades de la clientela. Aproximadamente los dos tercios del comercio exterior, sobre todo en lo relativo a las ventas, se desarrolla con Europa (Francia, Países Bajos, Suiza, Bélgica, Italia, Austria, Suecia, España). Más de una décima parte de las importaciones procede de los Estados Unidos. Los comestibles de origen animal provienen de los Países Bajos y de Dinamarca, los cereales de América y Francia, y la fruta de Italia. Las manufacturas (máquinas, artículos electrotécnicos, construcciones navales, automóviles) representan más de la mitad de los artículos

exportados; a ellas siguen los diversos productos de la industria química.

Alemania Occidental es, además, uno de los principales clientes y abastecedores de Turquía, Irán y Brasil. El volumen de intercambios con Alemania Oriental, en cambio, es aún modesto.

Por orden de importancia, los principales proveedores de Alemania Federal son Francia, EE UU, Países Bajos, Italia, Bélgica — Luxemburgo, Reino Unido, Suecia, Suiza, Libia, Austria, Dinamarca, URSS y Japón. Los principales clientes son: Francia, EE UU, Países Bajos, Italia, Bélgica — Luxemburgo, Suiza, Austria, Reino Unido y Suecia.

Exceptuando la agricultura, relativamente estacionaria, el rapidísimo desarrollo de la economía alemana tiene algo de prodigioso, y por ello se ha podido hablar con razón del "milagro económico alemán", determinado por un aumento ininterrumpido de la producción, que va del 8 al 12 % anual.

LA REPÚBLICA DEMOCRÁTICA ALEMANA (ALEMANIA ORIENTAL)



Berlin Este: el monumento al "liberador soviético", estatua de casi trece metros de altura, situada en el centro del mausoleo de Treptower Park, donde en dieciséis grandes sarcófagos de piedra, donados por las repúblicas soviéticas y decorados con escenas de guerra, reposan los restos de 4800 soldados rusos caídos en la batalla por la liberación de la capital alemana. (C. Garrubba)

La República Democrática Alemana, *Deutsche Demokratische Republik* (DDR), proclamada el 7 de octubre de 1949 en la zona de ocupación soviética, no ha sido reconocida ni por la República Federal, que hasta no hace mucho tiempo la definía como "zona soviética", ni por los aliados occidentales, que la designan con el término de Alemania Oriental. En virtud de los tratados estipulados con la URSS, la República Democrática alcanzó su plena soberanía en 1957. Alemania Oriental está privada de Berlín, que forma, al menos oficialmente, una isla territorial, y asimismo de contactos directos con el gran polo industrial del Oeste, constituido por la zona del Ruhr.

Los catorce distritos

La República Democrática, cuya capital es el sector oriental de Berlín (barrio de Pankow), cubre, con el Berlín Este, 108.173 km² y cuenta con 17.074.504 habitantes (158 por km²). Comprende el ex *land* de Mecklemburgo, al que se ha añadido una parte de Pomerania anterior, Brandeburgo hasta el Oder, Sajonia-Anhalt (antigua Sajonia Prusiana y ducado de Anhalt), Sajonia propiamente dicha (ex reino), y Turingia, en otro tiempo corazón de Alemania y centro de la cultura germánica, con el Wartburg de Lutero y el Weimar de Goethe, que fue cedida por los americanos a la zona de ocupación soviética en julio de 1945.

Los cinco *länder* se suprimieron en 1952 y fueron sustituidos por 14 distritos (*Bezirke*), cada uno de los cuales está a su vez subdividido en 24 departamentos y toma el nombre de su capital. Toda la franja costera del Báltico constituye el distrito de Rostock. Es ésta una antigua ciudad hanseática, la más importante del Mecklemburgo, que cuenta actualmente con unos 195.150 habitantes. Se desarrolló en el lugar en que surgía una antigua fortaleza eslava (*Roztok*), y en el siglo XIII tenía ya su propio estatuto municipal. En 1323 fue unida a Mecklemburgo y compartió sus vicisitudes. Sede de una universidad desde 1419, fue también, durante un breve periodo, residencia de los duques de Mecklemburgo. A pesar de los graves daños sufridos durante la última guerra, conserva una serie de valiosos edificios medievales y restos de los bastiones, y es actualmente el principal puerto de Alemania Oriental; se encuentra a 14 km del mar, en el estuario del río Warnow, y tiene como antepuerto — para los buques de gran arqueo — Warnemünde, que es también una importante estación balnearia. En Rostock existen factorías mecánicas, astilleros navales e industrias alimentarias.

La llanura agrícola de Mecklemburgo está dividida en otros dos distritos, el primero de los cuales termina en Schwerin (95.280 hab.), a orillas del lago homónimo, antigua capital de Mecklemburgo tras la paz de Westfalia y hoy importante mercado agrícola y sede de industrias químicas. El otro distrito tiene como capital Neubrandenburg (42.950 hab.), antigua ciudad residencial a orillas del lago Tollense.

El distrito de Potsdam se encuentra en una posición central. La ciudad (110.750 hab.), muy bella, situada a orillas del Havel y de varias lagunas, a corta distancia de la frontera occidental del territorio de Berlín, es de origen eslavo. Recibió el sobrenombre de "la Versalles prusiana" porque en el siglo XVII los reyes de Prusia la eligieron como lugar de residencia. La ciudad de Potsdam, que conserva algunos castillos de exquisita arquitectura, evoca la conferencia de 1945, en el curso de la cual las potencias aliadas decidieron la futura suerte de la Alemania derrotada. En efecto, el 17 de julio de aquel año se reunieron Churchill, Truman y Stalin y crearon el llamado Consejo de los Cinco Grandes (EE UU, Gran Bretaña, URSS, Francia y China), que se encargaría de elaborar los tratados de paz con los ex aliados del III Reich (Italia, Rumania, Bulgaria, Hungría y Finlandia). El tratado con la propia Alemania debía ser objeto de una reunión posterior, pero, como es sabido, nunca se llegó a un acuerdo al respecto.

Al Oeste del distrito de Potsdam se encuentra el de Magdeburgo. La ciudad (269.690 hab.) surge como lugar de parada en un itinerario comercial, cerca de un fácil vado en las orillas del Elba. En la Edad Media fue uno de los centros promotores del germanismo; su arzobispo era uno de los más influyentes de Alemania, y posteriormente recibió los títulos de príncipe del Imperio y primado de Alemania. Capital de un ducado independiente a raíz del tratado de Westfalia (1648), fue incorporada después a Brandeburgo, en 1806 a Westfalia y, finalmente, en 1815 a Prusia. En el siglo pasado se transformó de centro comercial en ciudad industrial, gracias a la canalización del Elba y a la explotación de los yacimientos de sales potásicas de la vecina Sajonia. Actualmente alberga industrias mecánicas y textiles, acerías y azucareras.

En la parte opuesta al distrito de Magdeburgo, es decir al Este del de Potsdam, se extiende el distrito de Frankfurt del Oder (Frankfurt am der Oder, 60.610 hab.). La capital es una antigua ciudad hanseática e importante centro mercantil, que sufrió graves destrucciones durante las guerras de los Treinta y de los Siete Años. A raíz de esta última (1759), fue ocupada por los rusos. En los últimos meses de la segunda Guerra Mundial fue, asimismo, duramente afectada por los



bombarddeos. En la actualidad, ha cobrado importancia como "puerta" ferroviaria hacia Polonia y el Este europeo.

Al Sur del distrito de Frankfurt se encuentra el que toma el nombre de Cottbus, la capital de la antigua Lusacia. Es una pequeña ciudad situada en la orilla izquierda del Spree, el río que sigue hacia el Norte hasta Berlín; cuenta con poco más de 80.000 habitantes y es un nudo ferroviario de cierta importancia.

Aún más al Sur, en el extremo sudoriental del país, se extiende el distrito que tiene como capital Dresde.

De origen eslavo, la ciudad (Dresden, 501.180 hab.) fue germanizada por los margraves de Meissen, que a finales del siglo XIII la hicieron su capital. Su período de mayor esplendor se sitúa en el siglo XVIII, cuando Augusto II el Fuerte, elector de Sajonia y rey de Polonia, la engrandeció y embelleció hasta el punto de que la ciudad mereció el sobrenombre de "la Florencia del Elba". Desgraciadamente, bien poco queda, pese a que se han realizado y se realizan aún trabajos de restauración, de lo que confirió a Dresde su fama de gran centro artístico e inte-

lectual, debido a que durante la última guerra fue objeto del más terrible bombardeo con explosivos convencionales de que se tiene noticia, que la destruyó casi completamente y provocó un número espantoso de víctimas (se habla de 180.000). Parcialmente reconstruida, Dresde es hoy una ciudad con abundantes industrias (química, óptica, mecánica, del caucho, del vidrio, etc.), rodeada por varios centros satélites de reciente construcción que se han desarrollado, sobre todo, a lo largo del Elba.

Este río ocupa en Alemania Oriental un puesto todavía de mayor importancia, proporcionalmente, que el desempeñado por el Rin en la Alemania Occidental. Sólo son externos a su cuenca la vertiente báltica de Mecklemburgo, un cantón de Brandeburgo y la parte restante de Pomerania y Silesia. La población tiene su centro de gravedad en el curso medio del río y de su principal afluente, el Saale.

En el centro de una fértil llanura donde el Saale, el Elster y el Mulde confluyen en el Elba, y donde se entrecruzan importantes vías de comunicación, se encuentra Leipzig (585.800 hab.), capital del distrito

más poblado de Alemania Oriental. Nació también de un núcleo eslavo (*Lipsk*), desde sus orígenes, que se remontan al siglo XI, fue una ciudad comercial cuyo nombre está ligado, sobre todo, a sus célebres ferias. Estas, iniciadas en el siglo XII, recibieron un especial impulso a partir de 1507, cuando el emperador Maximiliano concedió a Leipzig el privilegio de puerto franco. En la historia política, religiosa, militar y cultural, el nombre de Leipzig está ligado a acontecimientos, hombres e instituciones universalmente conocidos, como su célebre universidad, fundada en 1409 y que se convirtió en uno de los mayores centros intelectuales de Alemania. En 1519 fue el escenario de la famosa disputa entre Lutero, Karlstadt y Eck sobre las indulgencias, los sacramentos, el libre albedrío y la autoridad papal; en 1813 se desarrolló dentro de sus murallas la "batalla de las Naciones", que supuso la derrota de Napoleón a manos de los ejércitos de Austria, Rusia, Suecia y Prusia. En la segunda mitad del siglo pasado se convirtió en el mayor nudo ferroviario del Imperio Alemán, y aumentó su importancia comercial. Semidestruida

Pankow: a la derecha, el grupo de edificios que albergan el parlamento de la República Democrática Alemana. Pankow, uno de los suburbios en el Norte de Berlín, ha llegado a ser la verdadera Capital de Alemania oriental después de que se mudara allí la administración de la zona de ocupación soviética. Muchas veces, al Gobierno de la República Democrática Alemana se le llama sencillamente "Gobierno de Pankow".

Un fastuoso salón del palacio real de Potsdam. Residencia predilecta de Federico el Grande de Prusia durante su reinado (1740-1786), esta ciudad se benefició de una moderna concepción urbanística y se embelleció con numerosos e insignes monumentos. El soberano escribía en su vejez acerca de Potsdam estas palabras: "la recibí como una miserable madriguera, y la dejé como una rica ciudad". (C. Garrubba)



durante la última guerra por los bombardeos aliados, ha recobrado su vigor y, gracias a su secular feria anual, en la que participan miles de expositores, desempeña aún un papel de notable importancia como ciudad mercado europea.

Entre Leipzig y Dresde se encuentra otro distrito fronterizo, el que tiene como capital Karl-Marx-Stadt (ciudad de Karl Marx, antes Chemnitz, 298.540 hab.). Surgida en torno a un monasterio benedictino, la ciudad se hizo famosa en el siglo XVI por la manufactura de la lana; aún hoy alberga las más importantes industrias textiles de Alemania Oriental, junto a muchas otras de más reciente constitución, surgidas tanto en la misma capital como en los numerosos centros

satélites de que esta se ve rodeada.

Siempre en el extremo meridional del país, inmediatamente al Oeste de Karl-Marx-Stadt, se extiende el distrito de Gera. La capital (111.400 hab.) se encuentra a orillas del Elster y es sede de industrias químicas, textiles y mecánicas. El último de los distritos meridionales es el de Suhl, que ocupa casi todo el territorio de la Selva de Turingia. La pequeña ciudad de Suhl, de poco más de 30.000 habitantes, es conocida por sus actividades industriales (fabricación de automóviles y de bicicletas, manufacturas de cuero y madera, etc.) y por su estación termal.

Al Norte de Suhl se encuentra el distrito de Erfurt (194.550 hab.), antigua capital del *land*. La ciudad, que surge a ori-

llas del río Gera, ha conservado su aspecto antiguo, con la catedral, las torres medievales y el convento de los agustinos donde vivió largo tiempo Lutero. Centro intelectual de gran importancia en el pasado, gracias a su célebre universidad, es actualmente una ciudad tranquila, meta turística. Existen algunas industrias textiles (lana) y electrotécnicas.

El décimo y último distrito se encuentra en una posición central entre los de Magdeburgo, Erfurt y Leipzig y tiene como capital Halle an der Saale (260.000 hab.), nacida como bastión defensivo de un vado del importante río. Después la ciudad prosperó como centro comercial. En el siglo XIV fue construida una catedral gótica, que es aún hoy el más importante monumento local. A finales del siglo XVII se fundó una universidad, y en la pasada centuria se establecieron numerosas industrias aún activas (química, mecánica), a las que se añadieron posteriormente fábricas de papel y azucareras.

Población estacionaria

El aumento de la población ha sido relativamente débil respecto a 1939; se calcula en menos de un millón de personas, a pesar del aflujo de 4.300.000 expulsados de las provincias perdidas del Este y de Checoslovaquia. El exceso de nacimientos sobre las muertes no basta para compensar las pérdidas causadas por las fugas a Occidente de comerciantes, industriales, campesinos, médicos y funcionarios (72.000 maestros), que ascienden a 3.600.000 personas en doce años. Los desplazamientos en sentido inverso han sido mucho menos importantes, y por ello el balance demográfico de la República Democrática Alemana es deficitario.

Los protestantes alcanzan el 80 %, frente al 92 % de 1939. Tras la llegada de los refugiados, el número de católicos, dispersos entre los autóctonos, se ha doblado (casi triplicado en Mecklemburgo).

Por lo que se refiere a la población activa (poco más de 7 millones de personas), el 40 % aproximadamente está representado por trabajadores de la industria, mientras que el 19 % se dedica a la agricultura.

El cuadro económico

Los bosques cubren el 27,2 % del territorio. Existen bosques de hayas, poco numerosos, en los relieves de Mecklemburgo; inmensos pinares, interrumpidos por abedules, en la Marca de Brandeburgo y en la Baja Lusacia; y abetos en los tres macizos montañosos. La superficie dedicada a labrantío se aproxima a los 5 millones de hectáreas, casi tres cuartas partes

de ellas ocupadas por cereales y escardados, es decir, mucho más en proporción que en Alemania Occidental. Los *Börden* de los alrededores de Magdeburgo, la cuenca del Saale, el pie de monte de Sajonia, las regiones margosas de Mecklemburgo y Uckermark producen trigo, cebada y forrajes. Las tierras más ricas en remolacha cubren Mecklemburgo y, junto a las hortalizas y a los cultivos oleaginosos, los alrededores de Magdeburgo, la capital continental del azúcar. Las patatas son abundantes (12,6 millones de t, equivalentes a más de 750 kg per cápita), sobre todo en el Norte y en Sajonia. El cereal nacional sigue siendo, no obstante, el centeno, cuya producción, a menudo difícil de absorber enteramente, ha aumentado en un 50 % respecto a 1938. El lúpulo se cultiva en Stendal y, sobre todo, en Naumburgo. Sajonia y Turingia rivalizan en lo que se refiere a las manzanas y las ciruelas, que se van extendiendo más al Norte. Se ha llevado a cabo un plan hortofrutícola en Havelland (cerezos en torno a Potsdam) y en los alrededores de Frankfurt del Oder. Los prados y pastos (13,3 % del territorio) y la ganadería son insuficientes, sobre todo en el Norte, aun-



Eisleben: el monumento a Martín Lutero, que nació en esta ciudad del distrito de Halle en 1483. Hoy Eisleben es importante como centro de extracción y elaboración del cobre y del preciado uranio. (Titus)

Dresde: el parque de Zwinger, circundado de pórticos y pabellones. Surgió como recinto permanente para las fiestas cortesanas de los reyes de Sajonia en tiempo de Augusto II el Fuerte (1697-1733), y es obra de Pöppelmann, el más ilustre de cuantos artistas trabajaron en aquel período en Dresde, que mereció el significativo sobrenombre de "Florencia del Elba". (S.E.F.)



Leipzig: el palacio del ayuntamiento. Capital del distrito más poblado de Alemania Oriental, Leipzig ha conservado su papel de ciudad mercado de importancia continental. Su feria, heredera de una tradición iniciada en el siglo XII y nunca interrumpida, es un obligado punto de reunión anual para el desarrollo del tráfico entre el mundo del Este y el del Oeste, y congrega a millares de expositores. (Titus)



que el número de bovinos (5 millones) y de porcinos (más de 9 millones) va aumentando progresivamente.

Una profunda transformación económica

En 1945, al consumarse la división de Alemania, el territorio que después daría lugar a la República Democrática estaba casi enteramente desprovisto de grandes fábricas. De una densidad industrial muy inferior a la Alemania renana, había sufrido destrucciones igualmente graves, y todas las instalaciones de cierta importancia no inutilizadas por los bombardeos fueron requisadas por las autoridades sovié-

ticas, y transferidas a la URSS en concepto de reparaciones. En el sector agrícola, las regiones orientales eran tradicionalmente las abastecedoras del resto del país, aunque sólo para los artículos más pobres: cereales, patatas y semioleaginosas. Los recursos minerales eran importantes, pero los yacimientos más rentables radicaban en las zonas asignadas a Polonia.

El esfuerzo de reconstrucción de la posguerra se dirigió, pues, ante todo, a la creación de una base industrial. Con escasos recursos hídricos y casi totalmente desprovista de carbón, Alemania Oriental concentró sus esfuerzos en la explotación de las abundantísimas reservas de lignito, y hoy, gracias a modernos procesos de

producción (coquización), el lignito constituye la principal fuente de energía del país, conjuntamente con el petróleo, importado en cantidad cada vez mayor desde la URSS. La energía termoeléctrica está adquiriendo una importancia cada vez más destacada, y la producción per cápita de la República Democrática Alemana se encuentra actualmente en uno de los primeros puestos de Europa.

Paralelamente a la movilización industrial se procedió, a partir de 1946-1947, a una radical reforma agraria, mediante la expropiación de los grandes latifundios típicos de las regiones orientales alemanas, y la redistribución de las tierras en cooperativas organizadas según el modelo soviético. Actualmente, una gran parte del terreno cultivable está dividido en unas 15.000 cooperativas agrícolas. El Estado posee unos pocos centenares de fincas rústicas que, no obstante, tienen una superficie media mayor. La propiedad privada ha desaparecido casi totalmente. La reforma agraria, en mayor medida que en otros países de Europa Oriental, ha sido acompañada y facilitada por un inmenso esfuerzo de racionalización y mecanización, y por un desplazamiento de las inversiones hacia los sectores que más se prestan a una utilización intensiva del suelo.

En el sector industrial, a la creación de las bases energéticas siguió inmediatamente una rigurosa programación de todas las actividades manufactureras. Tras un plan bienal de emergencia, en el curso del cual se llevó a cabo la nacionalización de casi todas las industrias, fueron promulgados cuatro planes quinquenales. En los dos primeros, la mayor parte de los recursos disponibles fue destinada a la constitución de la industria pesada: metalúrgica, mecánica y química. Posteriormente, fueron intensificados los esfuerzos en el sector de los bienes de consumo, y los progresos, especialmente en los últimos años, han sido importantísimos.

Actualmente, Alemania Oriental es la octava potencia industrial del mundo (tras Estados Unidos, URSS, Japón, República Federal Alemana, Gran Bretaña, Francia e Italia). Su nivel de desarrollo económico en general, especialmente el industrial, es el más elevado del campo socialista a excepción de la URSS. El nivel de vida de la población, medido en términos de renta nacional y de consumo, es incluso netamente superior al soviético, y ha adelantado hace varios años a Checoslovaquia, que había partido en 1945 de una situación de base mucho más favorable. La agricultura asegura las necesidades de productos alimentarios en casi el 100 %, a pesar de que sólo emplea actualmente el 8-9 % de la mano de obra.

El subsuelo y las fuentes de energía

En Alemania Oriental no existen, prácticamente, hierro ni carbón. Las cuencas carboníferas sajonas de Zwickau, y Oelsnitz sólo proporcionan dos millones de toneladas al año. Pero a finales del siglo XIX, se descubrieron en las formaciones terciarias subyacentes a la llanura germánica, entre los ríos Saale y Neisse, abundantes depósitos de lignito (37.000 millones de toneladas de reservas explotables) que hacen de Alemania Oriental uno de los mayores productores actuales (254 millones de t en 1969). El paisaje se ve modificado por profundas excavaciones a cielo abierto, practicadas sobre todo en dos zonas principales: la más extensa, con un producto de mayor poder calorífico, se encuentra al Oeste del Elba, en torno a Leipzig y Weissenfels; la otra se localiza al Este, en torno a Senftenberg. Existen, asimismo, otros yacimientos al Este de Brandeburgo. Además del que se destina a usos domésticos, en forma de ladrillos, parte de este lignito sirve para preparar el coque mediante nuevos procedimientos, adoptados sobre todo en Lauchhammer (junto a Spremberg), en Lusacia, donde existe una de las mayores coquerías especializadas del mundo. Transformado preferentemente en energía eléctrica, el lignito ha contribuido, junto con las grandes presas del alto Saale, a la intensa electrificación industrial de la cuenca media del Elba (60 millones de kWh), electrificación proporcionalmente muy superior a la del Ruhr. Una central hídrica ha sido construida en el Spree, cerca de Vetschau (Cottbus). Existen en actividad dos centrales nucleares en Dresde y Rheinsberg, y otras dos en proyecto en Stettin-Forst y en el lago Scheldorf, cerca de Magdeburgo.

Alemania Oriental posee, además, minas de cobre y fundiciones. Pero, sobre todo, cuenta con el más importante yacimiento de potasio de Europa en los alrededores de Bleicherode, Halle, y en el valle del Werra, mientras que el del Harz septentrional (Stassfurt) da principalmente sal. La sal gema, tres veces más abundante que en Alemania Occidental, se halla al Noroeste de Magdeburgo y entre Halle y Dessau. La extracción del preciado uranio de Erzgebirge la realiza una compañía rusoalemana en la zona de Ronneburgo y Aue, en la frontera checa.

La industria metalmecánica

La siderurgia de base, la metalurgia y la mecánica pesada faltaban del todo en la parte oriental de Alemania, que dependía enteramente del Ruhr. Sólo existían acerías de importancia secundaria en Turingia, Harz y llanura sajona. Por este

motivo, se ha realizado un enorme esfuerzo hacia la autosuficiencia, que ha llevado la producción actual a más de 2.100.000 toneladas de arrabio y ferroaleaciones, y a 4.800.000 toneladas de acero. Este esfuerzo se ha encaminado, sobre todo, a desarrollar dos poderosos *kombinat* siderúrgicos: el del Oeste, cerca de Magdeburgo y de carácter estrictamente nacional, con las instalaciones de Calbe, que utilizan el coque de lignito en hornos bajos especiales; y el del Este, situado entre los pinares del Oder, junto a Fürstenberg, representado por Eisenhüttenstadt, la ciudad obrera modelo del hierro y del acero, cuyos seis altos hornos están alimentados por mineral ruso y sueco y por carbón polaco, y cuya localización en la frontera de Silesia ha querido significar una colaboración internacional. Señalemos, finalmente, otros nuevos centros: Riesa, Gröditz, Kirchmoser, Freital, Döhlen y Hennigsdorf.

En otro tiempo, la industria mecánica, excepto en Magdeburgo (locomotoras) estaba totalmente orientada hacia las máquinas ligeras, sobre todo textiles (Karl-Marx-Stadt), o la mecánica de precisión, la quincallería y los pequeños utensilios manuales, que dieron fama a

Schmalkalden, en la Selva de Turingia; o también hacia la electromecánica, la relojería y la maquinaria de artes gráficas (Leipzig, que ha conservado el prestigio de sus imprentas y editoriales, y Coswig), los aparatos fotográficos (Dresde), los automóviles y los tractores, todo ello con una amplia exportación hacia el Este.

Además de los instrumentos musicales y los juguetes (Seiffen, Sonneberg), existen importantes industrias del vidrio y la cerámica, de los muebles, del papel, de los instrumentos ópticos, de los guantes y del calzado. Leipzig es uno de los primeros mercados de pieles de Europa. Gracias a los minerales constitutivos del subsuelo, la química se ha alzado, sobre todo, como industria de base, y se funda esencialmente en el lignito. La gran concentración de Leuna, al Sur de Merseburgo (30.000 obreros), produce amoníaco, nitrógeno, ácidos, potasio, sosa y carburantes sintéticos. Leipzig fabrica tintes, Guben fibras artificiales, y las fábricas Buna de Schkopau, caucho sintético. Otros centros importantes son: Dresde y Berlín (tintes, productos farmacéuticos), Jena (productos farmacéuticos y ópticos) y Wolfen (productos fotoquímicos y material "Agfa").



Stralsund: palacio del ayuntamiento, del siglo XIII. Detrás, la iglesia de San Nicolás, conocida ya en 1276 y en cuyo interior se encuentran notables frescos de los siglos XIV y XV. Situada en el estrecho de Stralsund, frente a la isla de Rügen, la ciudad es activa por su comercio, por la pesca y por las industrias conserveras derivadas de ésta. (Marka)

Meissen: la catedral gótica y el antiguo castillo de Albrechtsburg dominan desde una colina el panorama de la ciudad, que surge a orillas del Elba. El castillo fue transformado en 1710 en la primera fábrica de porcelanas de pasta dura de Europa por Augusto el Fuerte, rey de Polonia y elector de Sajonia, después de que un alquimista a su servicio descubriera el secreto de la composición de las porcelanas chinas. (Titus)



Karl-Marx-Stadt: la Rosenhofstrasse y, al fondo, el palacio del ayuntamiento. La ciudad, que cambió su antigua denominación de Chemnitz por la actual en 1953, es un importante centro de las industrias textil y mecánica. (Titus)

Las numerosas ciudades de Sajonia constituyen el lugar de elección de la industria textil de toda Alemania. La zona algodonera se localiza en los valles medios del Erzgebirge, en contacto con la llanura, y está especializada en bordados, encajes y muselinas en la zona occidental, y en hilados y telas en el centro (Reichenbach). Los artículos de punto se localizan en el Este, junto a Karl-Marx-Stadt. La zona de la lana, la más importante de Alemania, se extiende más abajo, en la llanura, desde las tintorerías de Gera y Greiz hasta las ciudades de Lusacia. Al otro lado del Elba, Cottbus, Bautzen, Görlitz y Zittau hilan y tejen el lino. La industria de la confección se ha desarrollado principalmente en los centros de Dresde, Leipzig y Erfurt.

Comunicaciones y comercio

La red ferroviaria mide 14.900 km, y el trayecto electrificado es insignificante. Una línea de protección ha sido construida en torno a Berlín. El material circulante ha sido notablemente renovado y está sometido a una rotación muy acelerada. Las estaciones de Leipzig, Halle y Mag-

deburgo son los nudos ferroviarios más importantes. La red ha sido completada con más de 2000 servicios por carretera, muy activos debido a la necesidad que tienen los trabajadores de desplazarse de Sur a Sudoeste en las regiones vitales del Elba. Las carreteras y autopistas (1450 km) tienen una longitud total de 47.740 km. Las vías navegables, articuladas en torno al eje de los canales que unen el Oder con el Elba y el Rin, sección oriental del Mittellandkanal, miden en total 2.520 km. Los automóviles privados, por el contrario, circulan en número reducido (920.000 unidades).

Para compensar la pérdida de Stettin, antiguo puerto de Berlín, los diques antiguos y nuevos del puerto de Rostock, en el estuario del Warnow, y de su antepuerto Warnemünde, han sido cuadruplicados desde 1950; este puerto absorbe prácticamente todo el tráfico marítimo de la República Democrática y constituye también la desembocadura comercial de Checoslovaquia. Sassnitz, en la isla de Rügen, y Rostock son puertos pesqueros de cierta importancia.

El comercio exterior se orienta en sus cuatro quintas partes hacia los Estados

del Este, en pequeña medida hacia Alemania Occidental, y se extiende también a los países árabes y escandinavos. Las exportaciones están formadas en un 85 % por diversos productos manufacturados. La URSS (48 % del comercio) es el primer abastecedor de materias primas y de artículos alimentarios.

Vida cultural y social

Las escuelas están unificadas (primaria y secundaria) y son laicas. La enseñanza del ruso es obligatoria, como primera lengua extranjera. La *Freie Deutsche Jugend* (FDJ), "Juventud Alemana Libre", agrupa a la mayor parte de los jóvenes y completa la educación política impartida en la escuela. Los numerosos institutos de formación profesional, las universidades de Berlín, Rostock, Greifswald, Halle, Leipzig y Jena, y las 44 escuelas superiores, que cuentan con más de 78.000 estudiantes (el 90 % de ellos becarios), acogen a numerosos hijos de obreros y campesinos, que después se preparan para la enseñanza superior en 16 facultades especializadas, creadas en 1949. Los institutos de investigación científica están dotados con fondos





Una esclusa del Mittellandkanal, en territorio de la República Democrática Alemana. El Canal Central ponía en comunicación las localidades industriales de la Baja Sajonia con el Ruhr a través de Minden, Hannover, Brunswick y Magdeburgo, pero su importancia comercial disminuyó cuando la frontera entre las dos repúblicas alemanas cortó su curso. (C. Garrubba)

Dos muchachas y una niña vestidas con los característicos trajes regionales del alto valle del Spree, dirigiéndose a una fiesta campestre. Aunque en Alemania Oriental la vida es más austera que en la vecina República Federal, entre la población ha permanecido inalterado el gusto por las tradiciones, los festejos populares y el folklore. (C. Garrubba)

muy elevados. Dresde tiende a convertirse en un centro de institutos técnicos. La vida artística, la restauración de los monumentos dañados y la protección del folklore son objeto de constantes cuidados.

El dialecto eslavo de los sorabos de Lusacia, agrupados en torno a Cottbus y Bautzen, ha sido reconocido en 1948 bajo diferentes aspectos (enseñanza en las escuelas, empleo en ciertos documentos oficiales regionales, nombre doble de algunas localidades, etc.).

El trabajo es, de hecho, obligatorio y existen pocos desocupados. Además de los centros de recreo y de reposo anexos a las grandes empresas industriales y mineras, cabe recordar también las estaciones balnearias y turísticas de la costa báltica, del Harz, de Turingia y de la Suiza sajona, que han sido nacionalizadas y transformadas en lugares de vacaciones de bajo coste para ponerlos al alcance de toda clase de trabajadores.

A pesar de los resultados obtenidos, y aunque las disponibilidades de ciertos alimentos superan las de Alemania Occidental, el nivel de vida, en relación con el Oeste, es inferior y los productos son menos variados. El país, al que las destruc-

ciones de la guerra afectaron más que a Alemania Occidental, no ha conseguido beneficiarse mucho del plan de reconstrucción, que ha sido retardado por las dificultades en el abastecimiento de material. Sin embargo, el rápido desarrollo industrial de los últimos años ha levantado el nivel económico del país, que es el más alto de Europa Oriental.

Berlín

En el centro de una vasta área ocupada por lagos y pantanos se formaron, en dos pequeñas islas del Spree, los dos núcleos primitivos de la ciudad: Kölln y el verdadero Berlín, que al ser cubierta una de las ramas del Spree perdió su carácter insular. Ya en el siglo XIV, los dos núcleos estaban rodeados por murallas y florecían gracias a sus actividades comerciales. En el siglo XV se fijó allí la residencia preferida de los electores de Brandeburgo, y posteriormente la capital de Prusia. A partir del siglo XVIII, Berlín se amplió de forma considerable, en parte gracias a los hugonotes franceses, que se refugiaron en la ciudad tras la revocación del edicto de Nantes (1685), y llegaron a constituir la



Berlin Este: el enorme edificio ochocentista que, antes de la guerra, albergaba el ayuntamiento de la ciudad. Detrás, la torre de la televisión (Fernsehturm), que los berlineses llaman el "teleespárrago". Con sus 310 m de altura (360 con la antena), la torre fue terminada en 1969: en la esfera de 32 m de diámetro, a 200 m del suelo, se encuentra un estudio de televisión y un restaurante panorámico. (S.E.F.)



tercera parte de la población. En 1871, año en que fue promovida a capital del Imperio, Berlín ocupaba una extensión de 57 km² y contaba 800.000 habitantes.

Con su progresiva expansión hacia el Oeste, la ciudad conoció un desarrollo que la llevó, en 1914, a los 200 km² y a los dos millones de habitantes (la mayoría de ellos procedentes de las provincias

orientales, y 75.000 eslavos). En 1939 llegó a 4.200.000 habitantes (73 % de protestantes) y a una extensión de 884 km², embellecida con parques, bosques y graciosos estanques: era el Gran Berlín (Gross-Berlín), que en 1921 se constituyó en la *Weltstadt*, la "ciudad mundial" del Reich alemán.

Sus grandes industrias y su comercio

ocupaban en 1939 el segundo lugar en la economía del Reich, tras la región del Ruhr. De las empresas berlinesas salía el 48 % de los aparatos eléctricos y telefónicos (Siemens, Allgemeine Elektrizitäts-Gesellschaft), el 20 % de las máquinas herramienta y de las actividades editoriales, el 23 % de los instrumentos ópticos y el 39 % de los vestidos. Berlín era entonces el segundo puerto interior del continente, y aún hoy una cuarta parte de las necesidades de la ciudad se atienden por vía fluvial.

Tras la segunda Guerra Mundial, los aliados dividieron el Berlín ocupado en sectores y establecieron una "Komandatura", integrada por los cuatro gobernadores militares, para regir la ciudad. Se otorgó luego una constitución provisional, y la Administración quedó en manos de un Parlamento o Asamblea de 130 miembros, elegidos por sufragio universal. Este organismo detentaba el poder legislativo y elegía el *Magistrat* (Consejo ejecutivo).

Así, reducida a un montón de ruinas, Berlín quedaba separada de Alemania para constituir un área extraterritorial; era una *Weltstadt* sólo por la presencia y la autoridad de las cuatro potencias mundiales, que dictaban las leyes. La gran capital había perdido no sólo su función política, sino también su enorme potencia industrial. Las tres cuartas partes de sus instalaciones fabriles (del 85 % al 95 % de la metalurgia y de la electrotecnia) habían sido dismanteladas por los rusos, y 500.000 habitantes habían huido definitivamente hacia el Oeste. En 1948, en medio de una situación sin precedentes, era dividida en dos sectores: Berlín Este y Berlín Oeste, los cuales, bajo dos administraciones distintas y con dos monedas diferentes, continuaban viviendo parcialmente en común, separados, el uno jurídica y el otro formalmente, de su respectivo traspas. En 1961 esta división se hizo más drástica con la construcción de una auténtica muralla, que ha aislado prácticamente los dos sectores de la ciudad. Desde un punto de vista urbanístico, ambas partes se desarrollan, asimismo, según criterios muy distintos.

Aunque no está integrada oficialmente en la República Democrática Alemana, Berlín Este (403 km²; 1.083.860 hab.) es la sede de su Gobierno (barrio de Pankow). Comprende todo el núcleo antiguo de la ciudad, del siglo XVIII: la avenida Unter den Linden, los barrios de los Ministerios, de los comercios y de los museos, la universidad Humboldt y los suburbios orientales, con viviendas bastante modestas. La reconstrucción se inició con las grandes avenidas, como la Karl-Marx-Allee. La industria de la maquinaria, de los aparatos eléctricos, del equipo de artes



LA CONURBACIÓN DE BERLÍN. Surgida en la Edad Media en dos pequeñas islas del Spree, la ciudad se desarrolló en el siglo XVIII y, sobre todo, en el XIX, cuando se convirtió en capital del nuevo Imperio. En 1921 se constituyó el "Gran Berlín", englobando numerosas localidades satélites. Reducida a un montón de escombros tras la segunda Guerra Mundial, está hoy dividida en dos sectores, Berlín Oeste y Berlín Este, entre los que, en 1961, se erigió una auténtica muralla divisoria. La parte occidental, resurgida, presenta barrios nuevos y espaciosos, y ha reconquistado su importancia industrial.

Berlin: la puerta de Brandeburgo. El antiguo símbolo del poderío germano se ha convertido hoy en el símbolo de la división de Alemania. En primer plano es bien visible el "muro", más allá del cual comienza el sector oriental. La gran avenida arbolada es la famosa Unter den Linden, antaño la arteria más animada de la capital alemana. (Archivo Rizzoli)



gráficas, en los sectores de Lichtenberg, Köpenick y a lo largo del río Spree y sus canales, ha sido completamente reorganizada, y la producción ha aumentado de forma extraordinaria.

Berlin Oeste (480 km²), que delega a 26 representantes consultivos sin derecho a voto en el Parlamento de la República Federal, cuenta 2.135.100 habitantes, entre los que figura un número desproporcionado de mujeres y aún más de personas ancianas (21 % de sexagenarios frente al 15 % en Alemania Occidental), de pensionistas y de asilados.

Esta parte de Berlín se implanta en torno a barrios espaciosos que en el siglo XIX eran aún suburbios, especialmente

Charlottenburg, con su Kurfürstendamm, avenida de los comercios elegantes. Sólo tres de estos barrios, los más cercanos al antiguo centro (Kreuzberg, Schöneberg y Wedding), superan los 10.000 habitantes por km², frente a los 25.000 de la preguerra. Berlín Oeste comprende — con el aeropuerto de Tempelhof y los suburbios residenciales (Dahlem, Zehlendorf), que se abren en los lagos y bosques de Havel y se extienden hasta las puertas de Potsdam — el sector de las grandes industrias al Norte (Tegel, Siemensstadt, Spandau y Moabit) y en torno al canal de Teltow.

Muchas empresas industriales intentaron trasladar, entre 1946 y 1949, los restos de su maquinaria y su sede a las re-

giones renanas. Pero a partir de 1950 se ha producido un notable incremento de las actividades económicas del conglomerado berlinés, que ha recobrado su papel industrial. La electrotecnia, la mecánica de precisión y el vestido representan de nuevo más de la mitad del total de las actividades. Paralelamente, ha recibido un gran impulso la actividad cultural, con la nueva universidad, que alberga cada año un número mayor de estudiantes (de los que más de un tercio procede de la República Democrática).

Una especial importancia han adquirido los enlaces aéreos de Berlín Oeste con las ciudades europeas, desde que los rusos efectuaron el bloqueo de las carreteras y

La playa de Warnemünde, en el Báltico, con los característicos sillones de mimbre. Antepuerto de Rostock, que está situado a 10 km del mar, en el estuario del Warnow, y de cuyo territorio urbano forma parte, Warnemünde constituye el mayor puerto de Alemania Oriental, capaz de absorber prácticamente todo el tráfico marítimo del país. Además, es una estación veraniega muy frecuentada. (C. Garrubba)



líneas férreas que conducían a la ciudad, y el "puente aéreo" era la única vía de fácil comunicación con el resto del mundo occidental.

Los alemanes en el extranjero

Alemania tuvo posesiones ultramarinas durante un breve período, pero a partir de la Edad Media la emigración ha sido siempre intensa y, a pesar de las repatriaciones forzadas, muchas de las colonias fundadas subsisten.

En Europa se pueden citar los restos de los núcleos sajones de Transilvania, cuyos orígenes se remontan al siglo XIII, y los de los suabos del Banat y de Backa (Yugoslavia), instalados en el siglo XVIII. Fuera de Europa, se calculan en 22 millones los descendientes de familias alemanas (18 millones de ellos en los Estados Unidos, donde han sido asimilados, aun conservando sus tradiciones y sus creencias; un millón en el Brasil y 400.000 en el Canadá).

Unos 5,5 millones de alemanes emigraron a los Estados Unidos entre 1820 y 1938 (especialmente durante los años de

la crisis artesana de 1850 y de la agrícola de 1880). Los grupos más compactos se establecieron en Pennsylvania (donde se habla desde el siglo XVIII un dialecto palatino), en Nueva York, Ohio, Missouri, las dos Dakotas (emigrados desde Ucrania) y, sobre todo, en los alrededores del lago Michigan, en Illinois y en Wisconsin. En Milwaukee, el 34 % de la población es de origen alemán; en Saint Louis y Cincinnati el 22 %, y en Chicago el 15 %. En el Canadá, la proporción es del 15 % en las provincias de las praderas (sobre todo en Saskatchewan).

En el Brasil, las colonias alemanas (suabos) se concentran en los estados del Sur (Santa Catarina, Rio Grande do Sul). Se encuentran también en la Argentina (260.000 emigrantes alemanes en Buenos Aires, y numerosos alemanes del Volga en Entre Ríos y Misiones); en Chile (50.000 en Santiago y en el extremo Sur) y en el Paraguay (16.000).

En Australia, unos 70.000 alemanes se concentran en parte en Queensland, y en parte en torno a la ciudad de Adelaida. En África del Sudoeste se encuentran unos 12.000 de ellos.

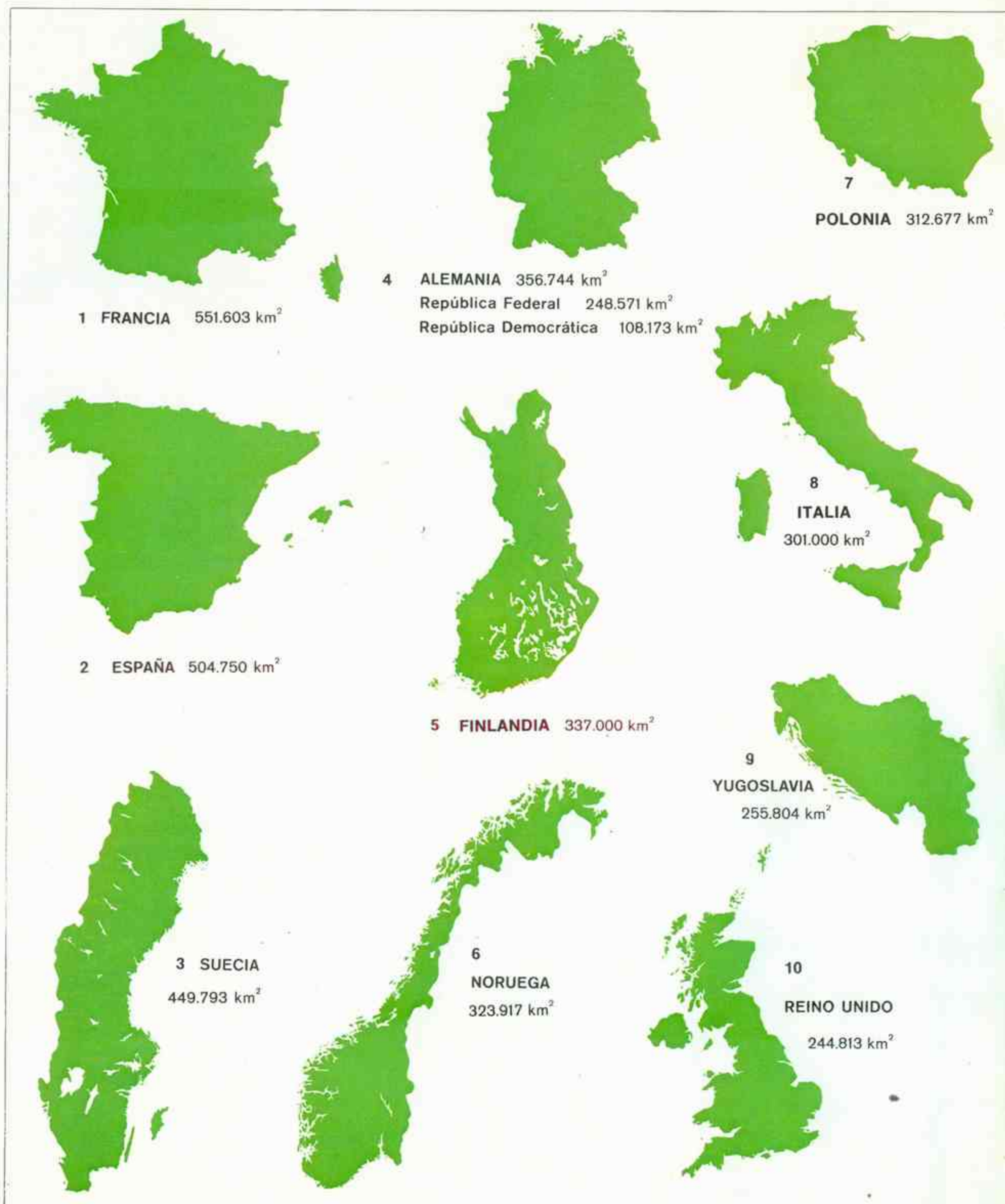
Estos colonos han conservado en todas partes su carácter laborioso y el gusto por sus formas de arquitectura familiares.

BIBLIOGRAFÍA

Von Klüte: *Das Deutsche Reich in Natur, Kultur und Wirtschaft*, Potsdam, 1941. - Pénicaud, M.: *Structure démographique, économique et énergétique de la France et de l'Allemagne occidentale*, Bad Godesberg, 1950. - Agourtine, L.: *Géographie économique de l'Allemagne orientale*, Berlin, 1952. - Grosser, A.: *L'Allemagne à l'Occident*, Paris, 1952. - Piettre, A.: *L'économie allemande contemporaine*, Paris, 1952. - Dickinson: *Germany. A General and Regional Geography*, Londres, 1953. - George, P. y Tricart, J.: *L'Europe centrale*, Paris, 1954. - Merkat, J. V. y Metzner, W.: *Deutschland*, Wiesbaden, 1954. - Castellan, G.: *D.D.R. [République démocratique allemande]*, Paris, 1955. - Rovin, J.: *Allemagne*, Paris, 1955. - Gobierno Federal Alemán: *La nueva Alemania*, Wiesbaden, 1955 y *Die sowjetische Besatzungszone Deutschlands in den Jahren 1945-1954*, 1955. - Smotkine, H.: *Nouveaux aspects de géographie économique en République démocratique allemande*, "L'Information géographique", Paris, 1959. - *Les caractères originaux de la sidérurgie en République démocratique allemande*, "Annales de Géographie", Paris, 1961. - *Statistisches Jahrbuch für die Bundesrepublik Deutschland*, Wiesbaden, 1967. - Smotkine, H.: *Un type de complexe industriel: le district de Karl-Marx-Stadt en République Démocratique Allemande*, en "Annales de Géographie", n. 414.

Estadísticas

SUPERFICIES COMPARADAS DE LOS ESTADOS EUROPEOS



La superficie de la URSS, 22.402.200 km², no figura entre los Estados europeos por considerarse que, en su mayor parte, se extiende por el continente asiático.



11
RUMANIA 237.500 km²



15
ISLANDIA 102.829 km²



19
IRLANDA (EIRE)
70.280 km²



24 ALBANIA
28.748 km²



12
GRECIA
131.944 km²



16
HUNGRÍA 93.030 km²



20
DINAMARCA
43.069 km²



25 CHIPRE
9.251 km²



26 LUXEMBURGO
2.586,4 km²



13
CHECOSLOVAQUIA 127.869 km²



17
PORTUGAL
88.607 km²



21 SUIZA
41.288 km²



22 PAÍSES BAJOS
40.844 km²



27 ANDORRA 453 km²



28 MALTA 316 km²



29 LIECHTENSTEIN 160 km²



30 SAN MARINO 60 km²



31 MÓNACO 1,5 km²



23
BÉLGICA
30.514 km²



32 CIUDAD DEL VATICANO
0,44 km²

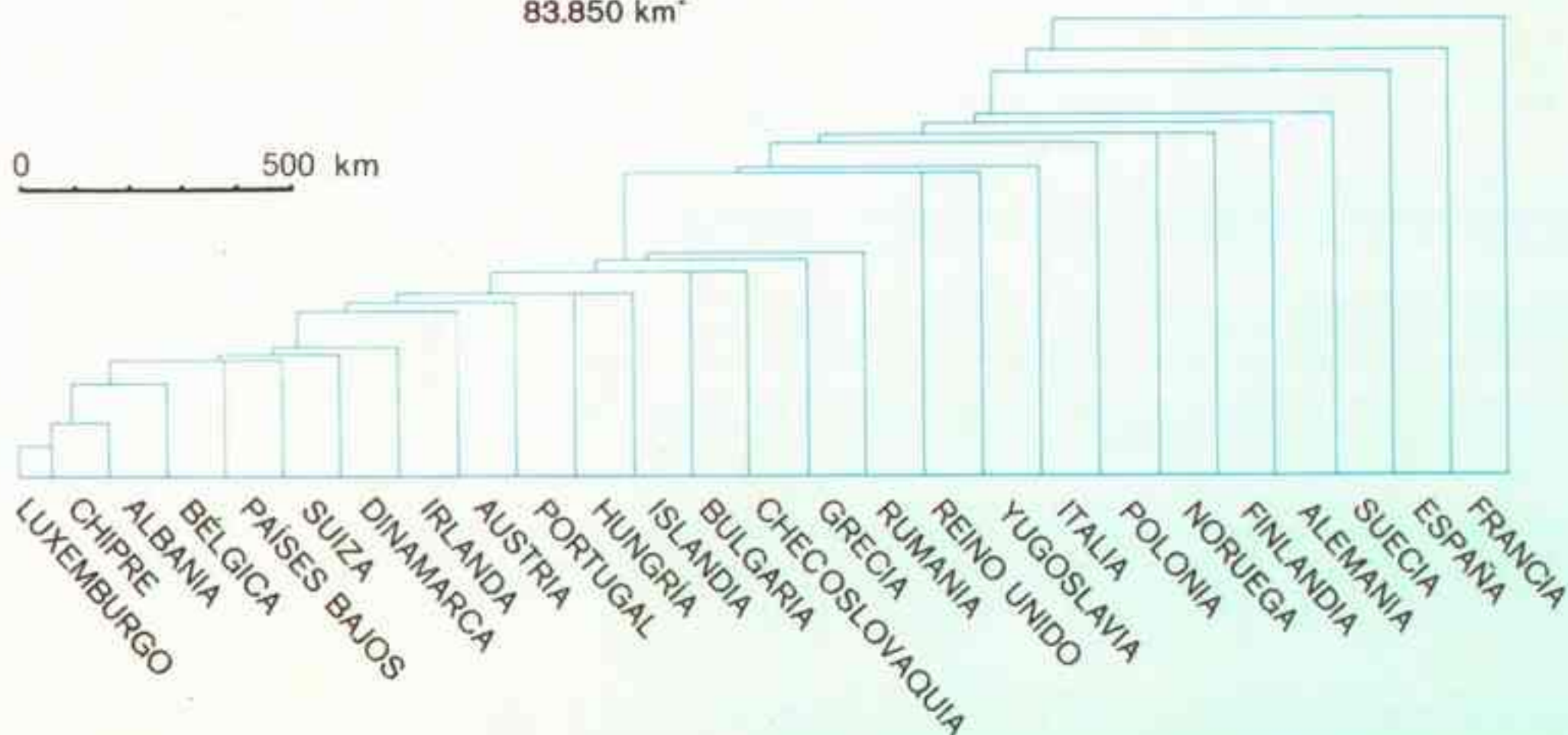


14
BULGARIA 110.911,5 km²



18 AUSTRIA
83.850 km²

0 500 km



DATOS ESTADÍSTICOS

Las estadísticas se refieren a los años 1968-1969, salvo indicación en contra. Para las producciones agrícolas suele darse la media de los últimos años.

ESPAÑA

Rasgos físicos.

— Latitud: 35°59'-43°47' N; longitud: 3°19' E-9°18' O. Superficie: 504.750 km², de los que 12.287 corresponden a las islas (Baleares y Canarias). Punto más alto: pico de Mulhacén (Sierra Nevada), 3478 m. Longitud de las costas: 3904 km (costas mediterráneas, 1663; costas atlánticas, 1481). Longitud de las fronteras continentales: 1895 km (Francia y Andorra, 677; Portugal, 1215). Río más largo: Ebro, 928 km. Temperaturas (medias anuales, invernales y estivales, en °C): Noroeste, 13, 9 y 19; Sudoeste, 17, 12 y 24; Sudeste, 17, 13 y 23; Meseta septentrional, 11, 5 y 18; Meseta meridional, 14, 8 y 22. Precipitaciones (medias anuales): Noroeste, de 700 a 1750 mm; Sudoeste, 750 mm; Sudeste, 500 mm; Meseta septentrional, 400 mm; Meseta meridional, 350 mm. Número de días de lluvia: en todo el Norte, más de 150 días; Pirineos, Ebro superior, Galicia interior, de 100 a 150; Castilla la Vieja y Cataluña, de 75 a 100; Castilla la Nueva, Guadalquivir y Levante, de 50 a 75; Sudeste, menos de 50. Utilización del suelo: cultivos (todas las cifras que siguen están expresadas en miles de hectáreas): 20.000 (es decir, el 40,6% de la superficie total de España), de los que corresponden (además de las superficies dedicadas a cereales): 1617 a horticultura; 1613 a viticultura; 2390 a arboricultura (olivos, naranjos, almendros, etc.); 394 a cultivos industriales (remolacha, caña de azúcar, algodón, lino, cáñamo, tabaco, girasol, cacahuete, lúpulo); y 1315 a cultivos de forrajeras. Superficie de bosques: 11.218 (22,2%). Prados y pastos: 14.351 (28,4%). Superficie improductiva: 4068 (8,1%).

Población, lengua y religión. — Población total: 33.290.171 hab. (1970). Densidad media por km²: 66; máxima: 491 (en la prov. de Barcelona). Tasa de natalidad: 21,3 ‰; tasa de mortalidad: 8,6 ‰. Vida media: 61 años. Población rural: 63,1%; población urbana: 36,9%. Población activa: industria y artesanado, 35,5%; agricultura, bosques, caza y pesca, 29,4%; comercio, 11,3%; transportes, 5%; otros servicios, 18,8%. — Lengua oficial: el castellano, hablado por el 73% de los españoles; otras lenguas: el catalán, hablado por el 24%, el gallego, 5,5%, y el vasco, 3%. — Religión: católica. Minorías protestantes (35.000), hebrea (5000), etc.

Ciudades principales. — Capital: Madrid, 3.000.000 hab. Otras 27 ciudades superan los 100.000 hab.: Barcelona, 1.729.000; Valencia, 501.795; Sevilla, 474.082; Zaragoza, 357.693; Bilbao, 400.000; Málaga, 312.018; Murcia, 264.505; Las Palmas (Canarias), 220.000; Córdoba, 214.296; La Coruña, 206.500; Palma (Mallorca), 169.754; Valladolid, 165.186; Vigo, 165.000; Granada, 157.990; Santa Cruz de Tenerife, 152.300; San Sebastián, 145.606; Hospitalet, 144.000; Oviedo, 137.447; Jerez, 150.100; Alicante, 128.843; Cádiz, 126.409; Cartagena, 147.300; Santander, 120.000; Gijón, 127.000; Sabadell, 117.900; Pamplona, 111.780; Badajoz, unos 110.000; Baracaldo, 110.000; Elche, 101.000; Vitoria, 100.000.

Agricultura y bosques. Ganadería y pesca. — Producción agraria (en miles de t): trigo, 5300; cebada, 3400; avena, 500; centeno, 300; maíz, 1400; arroz, 362; patata, 4500; azúcar, 630; algodón, 90; uva, 3800; olivas, 1259; aceite, 488 (700 en 1951, 275 en 1956); naranjas: 1800. Vino: 23 millones de hectolitros. — Madera: 6 millones de m³; corcho: 61.000 t. — Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 4021; ovinos, 17.000; cabras, 2336; caballos, 345; mulos y asnos, 1380; porcinos, 6500. — Carne: 577.000 t; leche: 30 millones de hectolitros. — Pesca: 1.200.000 t. — Sericultura: 361.000 kg de capullos. Apicultura: miel, 105.100 quintales.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): hulla, 15.000 (7300 en 1935), de los que los 4/5 proceden de Asturias



y León; lignito, 2628; petróleo, 65; minerales de hierro, 3000; arrabio, 3300; acero, 6000; cobre fundido, 7,2; cinc fundido, 80; mercurio, 2 (primer lugar en la producción mundial); plomo, 81; potasio, 2658; sal gema, 733; sal marina, 1211; cemento, 30.000; sosa, 158; azufre, 1206; ácido sulfúrico, 2000; ácido nítrico, 220; aluminio, 89,3; abonos nitrogenados, 321,6; hilados de lana, 36; hilados de algodón, 122; tejidos artificiales, 55,7; seda natural, 60. — El uranio se obtiene en los yacimientos de Extremadura, y es refinado en Andújar (Jaén). — Energía eléctrica (en millones de kWh): 52.000. — Centrales nucleares en Zorita (Guadalajara), Vandellós (Tarragona) y Santa María de Garoña (Burgos).

Comunicaciones. Transportes. Comercio. — Red de carreteras: más de 138.600 km; automóviles en circulación en 1969, 2,5 millones. Ferrocarriles: vía ancha (1,67 m), 13.600 km, de los que 2868 están electrificados; vía estrecha (de 1,435 m a 0,605 m), 4600 km; numerosas líneas en construcción. Vías navegables: un solo río navegable, el Guadalquivir, a lo largo de 120 km (desde el mar hasta Sevilla); un solo canal, el de Castilla (desde Alar del Rey hasta Valladolid). Marina mercante: casi 2.920.000 t; tráfico de mercancías: entradas, 52.800.000 t; salidas, 28.900.000; tráfico de viajeros: entrados, 4.200.000; salidos, 1.500.000. Principales aeropuertos: Barajas (Madrid), Muntadas (Barcelona), Son Bonet (Palma de Mallorca), San Pablo (Sevilla), etc. Turismo: 21.682.000 (1969). — Comercio exterior (en millones de pesetas): importaciones: 180.206; exportaciones, 75.209. Principales productos importados (en valor): productos manufacturados, 45,8%; materias primas, 42,5%; productos alimenticios, 6,1%. Principales productos exportados: productos alimenticios, 18%; productos vegetales, 38,3%; materias primas, 10%; productos químicos, 11%. Principales proveedores: Estados Unidos, 17%; Alemania Occidental, 14%; Francia, 11%; Gran Bretaña, 9%; Arabia Saudita, 4%. Principales clientes: Gran Bretaña, 14%; Alemania Occidental, 14%; Estados Unidos, 12%; Francia, 11%; Italia, 7,5%.

Divisiones administrativas. Presupuesto. — 50 provincias, 47 peninsulares y 3 insulares (1 para las islas Baleares y 2 para las islas Canarias). — Moneda: la peseta. — Gastos del Estado (en millones de pesetas): defensa nacional, 15,5; obras públicas, 26,5; gobernación, 17,5; justicia, 4,1; educación nacional, 19,3.

ANDORRA

Rasgos físicos.

— Latitud: 42°26' - 42°39' N; longitud: 1°25'-1°47' E. Superficie: 453 km². Punto más elevado: pico Pedrosa, 2946 m. Longitud de las fronteras: 112 km. Curso de agua: Valira. Temperaturas medias (en °C): mínima, -5,4; máxima, 21,6. Precipitaciones medias: 993 mm. Número de días lluviosos: 80; de nieve: 42.

Población. Economía. — Población total: 18.233 hab. Densidad por km²: 39,7. Lengua: catalana (se hablan también el francés y el español). Religión: católica. Capital: Andorra la Vella (5276 hab.). — El suelo está constituido en su mayor parte por pastos (43%) y bosques. El tabaco (alrededor de 100 t anuales) suministra materia prima a una manufactura. Ganadería: 25.000 ovinos. Central hidroeléctrica. Importaciones: productos alimentarios, manufacturas, maquinaria, petróleo. El principal recurso es el turismo: más de 1.000.000 de turistas visitan cada año el país.



Administración. Moneda. Presupuesto. — Principado regido por dos copríncipes (el presidente de la República francesa y el obispo de Urgel), representado cada uno por un *veguer*. — Moneda: la *peseta* española y el *franco* francés. — Presupuesto: gastos comunes asegurados por los copríncipes o por las empresas privadas; la defensa está a cargo del copríncipe francés; la instrucción pública, a cargo de ambos copríncipes. Alrededor del 90% de los ingresos está representado por el turismo y por la emisión de sellos de correos, y el resto, sobre todo, por la ganadería y el tabaco.

MÓNACO

Rasgos físicos.

— Latitud: 43°43'49" N; longitud: 7°25'36" E. Superficie: 1,5 km². Temperatura media anual (en °C): 16,31; media de las mínimas en enero-febrero: 8,2. Número de días lluviosos: por término medio nunca más de 7 por mes, incluso en invierno, y meses enteros sin que se registren precipitaciones.

Población. Economía. Moneda. — Población total: 24.600 hab. Densidad por km²: 16.400. Tasa de crecimiento anual: 9‰. Lengua oficial: francés (hablado el monegasco). Religión: católica. Capital: *Mónaco*, 2000 hab. Otras ciudades: *Montecarlo* (10.000 hab.); *La Condamine* (11.000 hab.). — Industrias: químicas, textiles, de la confección, mecánicas, alimentarias, de la construcción, cerámicas, vidrieras, de artes gráficas. Turistas: 78.300 en 1967. — Moneda: *franco* francés. — Presupuesto del Estado para 1969 (en millones de francos): 160,7. Ingresos: 161,8. — Comunicaciones: una línea de ferrocarril internacional atraviesa el principado; teléfonos, 13.869.



SAN MARINO

Rasgos físicos.

— Latitud: 43°56'06" N; long.: 12°26'56" E. Enclave entre las provincias italianas de las Marcas y Emilia-Romagna. Superficie: 60 km². Longitud de la frontera: 38,6 km. Punto más elevado: Monte Titano: 738 m. Temperaturas medias (en °C) de la capital (521 m de altura): anual, 16; enero, 2; julio, 22,2. Precipitaciones anuales (en mm): 900, con mínimo en julio y máximo en otoño. Utilización del suelo: 90% de cultivos; 10% de bosques.

Población. Moneda. Economía. — Población total: 18.000 hab. Densidad por km²: 300 hab. Tasa de crecimiento anual: 1,4‰. Tasa de natalidad: 16,9‰. Capital: *San Marino*, 3817 hab. Lengua: italiano. Religión: católica. — Producción agrícola: cereales, vino, aceite. Ganadería. Artesanía tradicional (cerámicas, trabajos en piedra y metal). — Moneda: *lira* italiana. — Presupuesto (1969-1970): 7.391.051.365 liras (en paridad). Notables recursos proceden del turismo (2.152.972 personas en 1968) y de la emisión de sellos de correos. — Comunicaciones: San Marino carece de ferrocarril, pero está bien comunicado con Italia por carretera; vehículos, 4452 (3993 turistas).



CIUDAD DEL VATICANO

Rasgos físicos.

— Latitud: 41°54' N; longitud: 12°30' E. Enclave en la ciudad de Roma. Superficie: 0,44 km². Clima: el mismo de Roma. Casi la mitad de la superficie está ocupada por edificios, y el resto por jardines.



Población. Moneda. — Alrededor de 1000 hab., dedicados a actividades esencialmente religiosas o administrativas. Lengua: italiano. — Moneda: la *lira* vaticana y italiana. — La nacionalidad vaticana se otorga a los cardenales que habitan en Roma y a las personas que fijan su residencia, aun temporal, en el Estado Ciudad del Vaticano. Al Vaticano pertenecen también en territorio italiano: la villa pontificia de Castelgandolfo, las basílicas de San Pablo Extramuros, Santa María la Mayor, San Juan de Letrán, la nueva emisora de radio, algunos palacios y villas y la Universidad gregoriana.

ITALIA

Rasgos físicos.

— Latitud: 35°29'26" N; longitud: 6°37'32" E. Superficie: 301.000 km². Longitud de las costas: península, 3692 km; islas, 3766 km. Punto más elevado: Mont-Blanc, 4807 m. Río más largo: Po, 652 km. Lago mayor: Garda, 370 km². Temperaturas en °C de enero y julio: Milán, 2,2 y 23,3; Florencia, 4,1 y 23,9; Roma, 6,5 y 24,9; Palermo, 10,5 y 24,4. Total de precipitaciones anuales (en mm) y número de días de lluvia por año: Milán, 878 y 94; Florencia, 870 y 97; Roma, 611 y 75; Palermo, 421 y 73. Utilización del suelo: bosques 20,4%; cultivos, 45,2%; prados, 17,2%; cultivos leñosos, 10,2%; inculto e improductivo, 7%.

Población. Ciudades. — Población total: 54.302.000 hab. (42.919.000 en 1936; 47.159.000 en 1951; 49.904.000 en 1961). Densidad por km²: 180 (33 en el valle de Aosta, 2329 en la provincia de Nápoles). Tasa de natalidad, 17,3‰; mortalidad infantil, 30,3‰; tasa de crecimiento, 8‰; duración media de la vida, 65,8 años. Distribución de la población activa: industria y artesanía, 42%; agricultura, silvicultura y pesca, 21%; comercio, transportes y servicios, 28%; administración pública, 9%. Desocupados, 3,3% de la población activa (8,9% en 1951). Emigrados, 110.000 en 1946, de los cuales 70.000 a Ultramar; 387.000 en 1961 (la cifra más elevada desde 1923); 215.713 en 1968 (el 70,6% de los trabajadores ocupados temporalmente en el extranjero procede del Sur). Lengua: italiano; en el valle de Aosta se habla también francés y en el alto Adigio, alemán. Religión: el catolicismo es la oficial: católicos, 99,6%; protestantes, unos 100.000; judíos, unos 50.000. — Capital: Roma, 2.800.000 hab. Otras ciudades, *Milán* (Milano), 1.701.612; *Nápoles* (Napoli), 1.276.824; *Turín* (Torino), 1.177.039; *Génova*, 841.841; *Palermo*, 659.177; *Bolonia* (Bologna), 490.675; *Florencia* (Firenze), 459.058; *Catania*, 412.721; *Venecia* (Venezia), 367.631; *Bari*, 352.425; *Trieste*, 278.370; *Mesina*, 272.312; *Verona*, 258.559; *Padua* (Padova), 226.244; *Cagliari*, 223.002; *Taranto*, 219.484; *Brescia*, 206.379; *Liorna*, 173.839; *Parma*, 172.341; *Módena*, 167.310; *Reggio di Calabria*, 166.022; *Ferrara*, 156.207; *Salerno*, 150.657; *Rávena* (Ravenna), 130.137; *La Spezia*, 129.219; *Reggio Emilia*, 126.903; *Perugia*, 124.965; *Bérgamo*, 124.626; *Rimini*, 114.467; *Pescara*, 113.520; *Vicenza*, 111.211; *Ancona*, 108.326; *Monza*, 105.356; *Sassari*, 104.977; *Terni*, 104.954; *Bolzano*, 103.479; *Forlì*, 103.156.

Agricultura. Ganadería. Pesca. — Producción agraria (en miles de t; entre paréntesis, el rendimiento en q por ha): trigo, 9500, de los que alrededor de 2000 son de grano duro (20; 30-40 en Lombardía; 15,3 en Sicilia; 12,2 en Apulia; 10,1 en la Basilicata); arroz, 600-700 (41,1); maíz, 4000 (41); cebada, 250; avena, 400-500; centeno, unas 100; patatas, 4000 (124); remolacha azucarera, 11.456 (374); tomates, 3257 (252); cebollas, 463,8 (191); aceitunas, 1932 (consumo directo, 50); aceite de oliva, 400; naranjas, 1400; limones, 800; mandarinas, 268,9; tabaco (seco), 74; melocotón, 1279,8; manzanas, 1931,8; peras, 1395,3; uva de mesa, 922,7; uva de vino, 9396,9; forraje, 41.955,6; Vino: 6570 millones de hectolitros. Madera: 9.000.000 de m³ (rendimiento, 54 m³/ha). — Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 9612; ovinos, 8206; caprinos, 1045; de cerda, más de 6000; caballos, 310; asnos y mulos, 510. En miles de toneladas: leche de vaca, 8352; quesos, 433; lana bruta, 11,8; carne bovina, 783; de cerdo, 516; de aves, 532. — Pesca (en miles de t): pescado, 190; moluscos, 50; crustáceos, 10; pesca lacustre, 6.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): hulla, 400; lignito, unos 1500; petróleo, 1.519.914; bauxita, 228,15; minerales de hierro, 764; manganeso, 53; cinc, 213; azufre, 413; pirita, 1475; minerales de mercurio, 355; baritina, 241; amianto, 112; mercurio, 1,68; acero bruto, 16.428; cemento, 31.310; ácido sulfúrico, 3208; cianamida cálcica, 94; ácido clorhídrico, 351; ácido nítrico, 971; sosa cáustica, 830; hilados de algodón, 184; tejidos de algodón, 108; fibras celulósicas, 204; fibras sintéticas, 237; abonos nitrogenados, 1088; papel, 3438. En miles de millones de m³: gas metano, 11,9; gas de alumbrado, 2,8. Producción de vehículos: 1.595.951 unidades; máquinas de coser: 861.965; máquinas de escribir: 419.044; máquinas calculadoras: 708.870; bicicletas: 530.135; motocicletas:



477.954; vehículos industriales: 187.135. - Energía eléctrica (en miles de millones de kWh): hídrica, 44; térmica, 60 aproximadamente; geotérmica, 2,7; nuclear, 2,6. Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 304 en 1969.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. - Red de carreteras: 284.677 km; autopistas, 3300 km; caminos provinciales, 91.311 km; carreteras comunales, 149.079; carreteras estatales, 40.503. Vehículos en circulación: más de 10 millones. Ferrocarriles: 20.358 km (9482 electrificados). Vías navegables interiores: 1933 km (849 km de canales). Marina mercante: 6.863.625 t. Tráfico portuario (en miles de t): 271.358; tráfico internacional y navegación de cabotaje: Génova, 49.000; Augusta, 31.000; Trieste, 24.000; Venecia, 18.977; Tarento, 14.430; Nápoles, 11.340; La Spezia, 11.103; Rávena, 10.000; Savona, 9950. Tráfico aéreo: más de 6.000.000 de pasajeros desembarcados y otros tantos embarcados; 8 aeropuertos internacionales, 29 nacionales, 73 locales. - Turistas extranjeros: 12.086.754 (2.925.342 alemanes; 2.089.987 estadounidenses; 1.304.496 franceses; 957.906 ingleses), con una aportación total de divisas de 1.020.000 dólares. - Comercio exterior (en miles de millones de liras): importaciones, 7781; exportaciones, 7330. Principales productos: materias primas y productos industriales; importaciones, 6501; exportaciones, 6935; materias primas y productos agrícolas: importaciones, 1280; exportaciones, 395. Principales proveedores: países de la CEE, 36,2% (Alemania Occidental, 17,8%; Francia, 11,4%; Países Bajos, 3,9%; Bélgica y Luxemburgo, 3,1%); Estados Unidos, 11,6%; Gran Bretaña, 4,2%. Principales clientes: CEE, 40,1% (Alemania Occidental, 18,7%; Francia, 12,6%; Países Bajos, 4,6%; Bélgica y Luxemburgo, 4,2%); Estados Unidos, 10,7%; Suiza, 4,5%; Gran Bretaña, 4,4%.

Divisiones administrativas. Moneda. - Veinte regiones (5 autónomas con estatuto especial: Sicilia, Cerdeña, Valle de Aosta, Trentino-Alto Adigio, Friul-Venecia Julia), 94 provincias, 8054 municipios. Moneda: la *lira* italiana.

Nivel de vida. Presupuesto. - Consumo anual por habitante (en 1969): carne (en kg), 22,7; azúcar (en kg), 27; leche (en litros), 66,2. Renta neta per cápita en 1968: 696.756 liras; en 1969: 761.000 (1.273.000 en la provincia de Milán: 349.000 en la de Avelino). La renta nacional procede en un 40% de la industria, en un 12% de la agricultura y en un 48% de las actividades terciarias. - Presupuesto (1968): entradas: 10.973.130.000.000; salidas: 11.866.259.000.000.

YUGOSLAVIA

Rasgos físicos.

- Latitud: 40°51'-46°53' N; longitud: 13°23'-23°01' E. - Superficie: 255.804 km². Punto más elevado: Triglav (Tricornio), 2863 m. Longitud de las fronteras continentales: 2969 km. Costas: 2000 km. - Río más largo: Sava, 940 km. Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Zagreb, 11, 2,5, 20,9; Belgrado, 11,5, 2,22, 8; Liubliana, 9, 0,5, 19,2; Titograd, 14,9, 5,4, 26,8; Sarajevo, 9,4, 1,2, 20,7. Precipitaciones anuales (en mm): Zagreb, 1064; Belgrado, 666; Liubliana, 1849; Titograd, 1509; Sarajevo, 945. Utilización del suelo: bosques, 34,5%; tierras cultivables, 32,3%; prados y pastos, 25,1%; inculto e improductivo, 8,1%.

Población. Ciudades. - Población total: 20.154.000 hab. Densidad por km²: 79. Tasa de natalidad: 18‰; de mortalidad, 8,6‰; mortalidad infantil: 61,4‰. Tasa de crecimiento anual: 11‰. Población rural: alrededor de un 66%. Distribución de la población activa: agricultura, 53%; industria, 19%; artesanado, 4,5%; comercio y transportes, 6,7%; servicios administrativos y varios, 16,8%. Grupos étnicos: serbios, 7.806.213; croatas, 4.293.860; eslovenos, 1.589.192; macedonios, 1.045.530; montenegrinos, 513.833; albaneses, 914.760; húngaros, 504.368; italianos, 26.615. Lengua: servocroata, 76,4% (el croata se escribe en caracteres latinos, y el serbio en cirílicos); esloveno (caracteres latinos), 9%; macedonio (cirílicos), 5,3%; albanés, 4,8%; húngaro, 3%; turco, 1%. Religión: ortodoxos, 41%; católicos, 32%; musulmanes, 7%; protestantes, 1%. - Capital: *Belgrado* (*Beograd*), 703.000 hab. Otras ciudades: *Zagreb*, 491.000; *Sarajevo*, 218.000; *Skopje*, 212.000; *Liubliana* (*Ljubljana*), 178.000; *Novi Sad*, 123.000; *Rijeka*, 111.000; *Split*, 109.000; *Niš*, 95.000; *Maribor*, 91.000; *Osijek*, 80.000; *Subotica*, 77.000.

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agraria (en millares de t): trigo, 4363; maíz, 681; cebada, 450; remolacha azucarera, 369; patatas, 2890; ciruelas, 721; manzanas, 304; peras, 98; aceitunas, 11; nueces, 20; tabaco, 43,8; cáñamo, 73; uva, 1270. Vino: 6,08 millones de hectolitros. Madera:

16,9 millones de m³. - Ganadería (en millones de cabezas): bovinos, 5,7; ovinos, 10; de cerda, 5,8; caballos, 1,1; animales de corral, 36. - Pesca: 45.000 t (de las cuales 29.133 t marítima y 15.007 t de agua dulce).

Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en miles de toneladas): hulla, 835; lignito, 25.897; coque, 1237; petróleo, 2700; mineral de cobre, 7002; mineral de cinc y plomo, 2693; minerales de hierro, 2720; bauxita, 2072; fundición, 1201; acero, 1294; cemento, 3765; ácido sulfúrico, 589; ácido nítrico, 340; fertilizantes, 1645; celulosa, 358; papel, 415. - Energía eléctrica (en miles de millones de kWh): 20.641, de los cuales 11,8 de origen hídrico. - Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 76 en 1960; 131 en 1966; 154 en 1969.

Comunicaciones. Comercio. - Red de carreteras: 90.104 km, de los cuales 21.744 asfaltados; 527.867 vehículos; de los cuales 437.928 turismos. Ferrocarriles: 10.701 km; mercancías transportadas: 16,4 millones de t. Vías navegables internas: ríos, 1844 km; canales, 191 km; lagos, 90 km. Se halla en construcción el sistema de vías fluviales Danubio-Tisza. Marina mercante: 1.428.000 t. Tráfico portuario: barcos con un total de 25 millones de t. Principales aeropuertos: Belgrado, Zagreb, Liubliana, Sarajevo, Skopje, Dubrovnik (Ragusa), Split (Spalato), Titograd. Turistas: 3.887.430 en 1968; 4.746.000 en 1969. - Comercio exterior (en millones de dinares): importaciones, 22.460; exportaciones, 15.796. Principales productos importados: maquinaria y productos metalúrgicos, 35,9%; productos químicos y textiles, 34,3%; hierro y acero, combustibles, 11%; alimentos y ganado, 6,9%. Principales productos exportados: madera y materias primas, 10%; productos alimentarios y ganado, 17,4%; maquinaria y vehículos, 21,8%; manufacturas diversas, 25,6%; productos químicos, 6,1%. Principales proveedores: Alemania Occidental, 18,1%; Italia, 9,8%; URSS, 6,7%; Checoslovaquia, 6%; Estados Unidos, 5%; Gran Bretaña, 4%. Principales clientes: URSS, 14,9%; Italia, 13%; Alemania Occidental, 10%; Gran Bretaña, 5%; Estados Unidos, 7%.

Divisiones administrativas. Moneda. - Seis repúblicas (entre paréntesis la capital): Servia (Belgrado), con las provincias autónomas de Voivodina (Novi Sad) y de Kosovo i Metohija (Priština); Croacia (Zagreb); Eslovenia (Liubliana); Bosnia-Herzegovina (Sarajevo); Macedonia (Skopje); Montenegro (Titograd). - Moneda: el nuevo *dinar*, dividido en 100 *paras*.

ALBANIA

Rasgos físicos.

- Latitud: 40°45'-42°30' N; longitud: 19°20'-21°08' E. Superficie: 28.748 km². Punto más elevado: Krabë, 2764 m. Río más largo: Drin, 280 km (nace en territorio yugoslavo). Longitud de las costas: 250-260 km. Aguas internas: 1350 km². Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y de julio: Vlorë, 16,4, 7,5, 24,3; Tirana, 14,7, 4,5, 23,9; Durrës, 16,2, 6,8, 24,5. Precipitaciones medias anuales (en mm): Vlorë, 752; Tirana, 975; Durrës, 638. Utilización del suelo: bosques: 43,6%; tierras cultivadas, 17,8%; pastos, 25%; inculto e improductivo, 13,6%.

Población. Ciudades. - Población total: 2.019.000. Densidad media por km²: 70. Tasa de crecimiento de la población: 26,9‰. Población rural: 56,7%; población urbana: 33,3%. Nacionalidades: albaneses en mayoría absoluta (95%); griegos y eslavos 4%. Lengua: albanés (oficial el dialecto tosco). Religión (estimación no oficial): musulmanes, alrededor del 50%; ortodoxos, menos del 8%; católicos, 6,1%. En 1967 en Albania se proclamó el primer Estado ateo del mundo. - Capital: *Tirana* (*Tiranë*), 169.300 hab. Otras ciudades: *Durrës*, 53.160; *Vlorë*, 50.351; *Shkodër*, 49.830; *Korçë*, 45.858.

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agrícola (en miles de t): maíz, 220 (30% de las tierras cultivadas); trigo, 180 (28%); tabaco, 13,5; aceitunas, 26; aceite de oliva, 4; remolacha azucarera, 135; uva, 53; semillas de algodón, 16; patatas, 100; ciruelas, 8; manzanas, 10; higos, 12. Vino: 70 hl; madera: 1.540.000 m³. - Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 427; ovinos y caprinos, 2870; cerdos, 148; caballos, 44; asnos, 60; mulos, 22. - Pesca: 36.000 q aproximadamente, tanto costera como de agua dulce.

Minas. Industrias. Energía. Comunicaciones. - Producción minera e industrial (en miles de t): lignito, 434; petróleo bruto, 1091; cromita, 127; cobre, 6; cemento, 220; azúcar, 16; cigarrillos, 4800 millones. - Energía eléctrica producida en 1967: 589 millones de kWh. - Red de carreteras: 4000 kilómetros. Ferrocarriles: 218 km. Puertos principales: Durrës y Vlorë, desembocadura de un oleoducto desde Kytet Stalin (Kuçovë). Marina mercante: 11.000 t. Aeropuerto: Tirana. - El comercio exterior se desenvuelve



en un 70% con China, en un 24% con otros países de Europa Oriental y en un 6% con Europa Occidental.

Divisiones administrativas. Moneda. - Albania está dividida en 5 regiones que comprenden 27 distritos, incluido el de la capital: Shkodër o Septentrional; Tirana-Durrës; Elbasan-Berat; Vlorë o Sudoccidental; Korçë. - Moneda: el lek, dividido en 100 qintar.

MALTA

Rasgos físicos.

Latitud: 35°47'05"-36° N; longitud: 14°19'-14°35' E. Superficie: 316 km² (isla de Malta, 245,7; Gozo, 67,3; Comino, 2,6).



Punto más elevado: 284 m. Longitud de las costas: Malta, 136,8 km. Temperaturas medias (en °C): anual, 17; enero, 12; julio, 23; mínima invernal, 4; máxima estival, 36. Precipitaciones anuales (media decenal): 550 mm. Número de días lluviosos: 95 al año. Utilización del suelo: superficie cultivada: 160 km² (sembrado, 42%; horticultura, 4,6%; vid, alrededor del 10%).

Población. Ciudades. - Población total: 314.000 hab. Densidad por km²: más de 1000 hab. Tasa de natalidad: 16,2‰; tasa de mortalidad: 9,4‰; mortalidad infantil: 23,7‰. Población rural: 34,6%; población urbana, 65,4%. Distribución de la población activa: industria y artesanía, 48%; agricultura, 9%; comercio, 4%; transportes, 1%; pesca, 1%; servicios públicos, 37%. Lenguas oficiales: maltés e inglés. También se habla el italiano. Religión: católica. - Capital: La Valletta, 15.400 hab. Otras ciudades: Sliema, 21.000; Birkirkara, 17.210; Qormi, 15.410; Hamrun, 14.790.

Agricultura. Ganadería. Pesca. Industrias. - Producción agraria (en miles de q): trigo, 10; cebada, 20; cebollas, 60; tomates, 40; patatas, 190 (dos cosechas anuales); uva, 40. - Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 8,8; ovinos, 10; caprinos, 24; caballos, 1,7; mulos y asnos, 3; cerdos, 23; aves de corral, 368; conejos, 50,9. - Pesca: 1600 t. - Industrias diversas: alimentarias, textiles (algodón y seda), manufacturas de tabaco, fabricación de muebles, encajes (en Gozo); astilleros. Energía eléctrica anual producida: 219.000.000 kWh.

Comunicaciones. Comercio. Moneda. Presupuesto. - Red de carreteras: 1160 km. Vehículos: 42.000, de los cuales 29.500 son turismo. Marina mercante: desplazamiento bruto, 57.973 t. Puerto: La Valletta. Aeropuerto: Luqa. Turistas: 136.995. - Comercio exterior (en miles de libras esterlinas): importaciones, 51,4; exportaciones, 14,1. Principales productos exportados: tejidos, 15,7%; patatas, 4%; chatarra, 2,7%. Principales productos importados: maquinaria y vehículos, 19,7%; productos químicos, 6,7%. Principales clientes: Gran Bretaña, 34,6%; Italia, 10,4%; Alemania Occidental, 3,9%; Estados Unidos, 5%. Principales proveedores: Gran Bretaña, 41%; Italia, 15,7%; Alemania Occidental, 3,8%. - Moneda: la libra esterlina maltesa. - Presupuesto del Estado (1969-1970): entradas, 32.399.358; salidas: 33.394.458.

GRECIA

Rasgos físicos.

Latitud: 34°41'-41°44' N; longitud: 19°22'-29°39' E. Superficie: 131.944 km². Punto más elevado: monte Olimpo, 2917 m. Longitud de las costas: 15.000 km; longitud de las fronteras terrestres: 1180 km. Río más largo (todo su curso en territorio griego): Aliacmo, 314 km. Temperaturas medias anuales de enero y julio (en °C) en 1967: Salónica, 15,7, 4, 26; Ioannina, 14,4, 3,5, 24,2; Atenas, 17,9, 9,2, 27,2; Iraklion, 18,7, 11,5, 25,9; Samos, 17,6, 10,3, 25,2. Precipitaciones y número de días lluviosos: Salónica, 384 mm y 103 días; Ioannina, 1000 y 120; Atenas, 407 y 105; Iraklion, 604 y 102; Samos, 785 y 102. Utilización del suelo: prados y pastos, 39,7%; bosques, 19,8%; superficie cultivada, 29,2% (los cereales



predominan en un 67%, del que el 31% corresponde a trigo, el 11% a viñedo y el resto a tabaco, olivos, árboles frutales, algodón y agrios); inculdo e improductivo, 10,3%.

Población. Ciudades. - Población total (estimación): 8.803.000 hab. (8.388.600 según el censo de 1961). Densidad media por km²: 63,6. Población rural: 43,8%; población urbana: 43,3%; población semiurbana: 12,9%. Distribución de la población activa: industria y artesanía, 25%; agricultura, 53%; comercio, 10%; transportes, 7%; servicios públicos, 5%. Lengua: el griego. Religión: ortodoxa griega, 96%. - Capital: Atenas (Athina), 627.750 hab.; Gran Atenas (con el Pireo, Peiraeus), 1.825.000. Otras ciudades: Salónica (Thessaloniki), 250.920; Patrás (Patrai), 95.000; Iraklion (Candia), 63.500; Larissa, 56.000; Volos, 50.000.

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agraria (en miles de t): trigo, 1561; cebada, 465; maíz, 342; arroz, 102; patatas, 586; legumbres secas, 82; semillas de algodón, 122; remolacha azucarera, 676; tabaco, 90; aceite de oliva, 155; uvas pasas, 150; higos frescos, 20; agrios, 570; tomates, 635; cebollas, 114; manzanas, 243; peras, 130; melocotones, 168; vino, 3.900.000 hl. Madera, 2.676.000 m³. - Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 1046; búfalos, 38; ovinos, 7819; caprinos, 3895; caballos, 294; asnos, 441; mulos, 213; cerdos, 558; animales de corral, 21.783. - Pesca, 125.000 t (incluida la capturada en aguas internas); esponjas, 53 t.

Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en millares de toneladas): minerales de hierro, 300; pirita, 104; lignito, 5000; bauxita, 1500; sal, 99; azufre, 225; cinc, 10,6; magnesita, 446; cromita, 5,1; esmeril, 7,6; barita, 131,4; manganeso, 73,6; plomo, 14,8; cemento, 3450; abonos, 700; acero, 600; aluminio, 82,6. Hilados de lana, 12,5; hilados de algodón, 37; fibra de rayón, 3,4. Cerveza, 762.000 hl. Cigarrillos, 16.000 millones. - Energía eléctrica (en millones de kWh): más de 6500 (de los que 1643 son de origen hídrico). - Comunicaciones: red de carreteras, alrededor de 40.000 km, de los que más de la mitad están asfaltados. Automóviles: 122.479. Ferrocarriles: 2573 km (2259 del Estado; 314 privados), en parte de vía estrecha. Marina mercante (en millares de t): 9215, a los que deben añadirse 1069 barcos pertenecientes a armadores griegos, pero que navegan bajo bandera extranjera y representan 14,5 millones de t. Principal aeropuerto: Hellinikon (Atenas). Tráfico aéreo: 1.405.899 pasajeros transportados; 13.170 t de mercancías y 3370 t de correspondencia.

Comercio. Turismo. - Comercio (en millones de dracmas): importaciones, 35.588; exportaciones, 14.856. Principales productos importados: maquinaria y medios de transporte, 40,6%; manufacturas, 15,8%; productos alimentarios y animales vivos, 11,6%; productos químicos, 8,7%; materias primas, 9,2%. Principales productos exportados: tabaco, vino, fruta, aceite, tomates, uva pasa, agrios, animales vivos, algodón bruto, más del 60%; minerales, manufacturas y productos industriales (aluminio y níquel, productos químicos y farmacéuticos, hilados y tejidos, máquinas y artículos de metal, cemento, objetos de piel, mármoles preciosos). Principales proveedores: Países Bajos, 17,7%; Italia, 9,9%; Gran Bretaña, 9,3%; Estados Unidos, 7,4%; Francia, 7,3%; Bélgica y Luxemburgo, 3,7%. Principales clientes: Alemania Occidental, 19,6%; países de Europa Oriental, 18%; Italia, 13,3%; Estados Unidos, 10,2%; Francia, 7,2%; Países Bajos, 4,2%. - Turismo: 1.205.899 visitantes en 1969 (394.269 en 1960), de los cuales 752.695 de procedencia europea y 444.785 de América del Norte.

Divisiones administrativas. Moneda. - Grecia continental e insular está dividida en nueve regiones y 51 nomoi (prefecturas). - Moneda, la dracma, dividida en 100 lepta.

Divisiones administrativas. Moneda. - Grecia continental e insular está dividida en nueve regiones y 51 nomoi (prefecturas). - Moneda, la dracma, dividida en 100 lepta.

CHIPRE

Rasgos físicos.

Latitud: 34°33'-35°41' N; longitud: 32°20'-34°36' E. Superficie: 9251 km². Punto más elevado: monte Troghodhos, 1953 m. Temperatura media de enero (en °C) en Nicosia, 14,5; de julio, 36,5; precipitaciones anuales (en mm), 360. Utilización del suelo: bosques, 18,5%; cultivos, 46,7%; prados y pastos, 10%; inculdo e improductivo, 24,8%.



Población. Ciudades. - Población total: 630.000 hab. Densidad media por km²: 67. Tasa de crecimiento anual: 8‰. Religión: ortodoxos griegos, 80%; musulmanes, 18%. Lenguas oficiales: el griego y el turco. - Capital: Nicosia (Lefkosia), 112.000 hab. Otras ciudades: Limassol (Lemesós), 50.000; Famagusta (Ammon Kostos), 41.000; Larnaca (Larnax), 21.000.

Agricultura. Ganadería. Energía. Minas. - Producción agraria (en millares de t): trigo, 65; cebada, 50; patatas, 173; uvas, 169; aceite de oliva, 2; naranjas y mandarinas, 99; pomelos, 58; limones, 20; algarrobas, 61. Vino, 440.000 hl. - Ganadería (en millares de cabezas): bovinos, 39; ovinos, 405; caprinos, 325; caballos, 1; mulos y asnos, 45; cerdos, 130; animales de corral, 3462. Leche, 52,3; carne, 25,9. - Energía eléctrica (en millones de kWh): 507,6 (térmica). - Piritas de hierro y de cobre, cromita, amianto, yeso, bentonita: se exportan casi en su totalidad en bruto.

Comunicaciones. Comercio. Turismo. Moneda. - Red de carreteras: 6100 km (alrededor de 1600 estatales). Vehículos: 42.000. Marina mercante: 813.988 t (154 barcos). Aeropuerto en Nicosia. - Comercio exterior (en miles de libras esterlinas): importaciones, 85,8; exportaciones, 40 (de los que el 35,6% está representado por minerales). Principales proveedores: Gran Bretaña, 31,9%; otros países de la Commonwealth, 3,9%; países de la CEE, 28,6%. Principales clientes: Gran Bretaña, 40,3; otros países de la Commonwealth, 1,9%; países de la CEE, 23,4%. - Turismo: 90.000 turistas en 1968. - La república está dividida en seis distritos. - Moneda: la *libra esterlina* chipriota.

GRAN BRETAÑA E IRLANDA DEL NORTE

Rasgos físicos.

Latitud: 50°-60° N; longitud: 2° E-9° O. Superficie: 244.977 km², de los cuales 229.884 corresponden a Gran Bretaña (Inglaterra, 130.539; Gales, 20.761; Escocia, 78.000), 572 a la isla de Man, 195 a las islas del Canal y 14.146 a Irlanda del Norte. Punto más elevado: Ben Nevis (Escocia), 1343 m. Ríos más largos: Severn, 338 km; Támesis, 330 km. Longitud de las costas: más de 7500 km. Temperaturas medias (en °C): en julio, 16 en el Sur y 12 en el Norte; en enero, 5-7 en el Sur y 4 en el Norte. Precipitaciones anuales (en mm): 1020 (Ben Nevis, 5080; Inglaterra y Gales, 913; Inglaterra sudoriental, 510). Utilización del suelo: bosques, 7,6%; cultivos, 30,3%; prados y pastos, 49,3%; inculto e improductivo, 12,8%.



Población. - Inglaterra, 46.102.300 hab.; Gales, 2.724.500; Escocia, 5.194.700; Irlanda del Norte, 1.502.000; total, 55.533.500. Isla de Man, 50.420 hab. Islas del Canal, 110.000 hab. Densidad media por km²: 228 (Inglaterra y Gales, 323; Escocia, 67; Irlanda del Norte, 107; Gran Londres, 4880). Tasa de natalidad: 16,6‰; tasa de mortalidad, 12,5‰ para los hombres y 11,3‰ para las mujeres; mortalidad infantil, 18,6‰. Tasa de crecimiento: 5-6‰. Vida media: hombres, 68,5; mujeres, 74,6 años. Población activa: 25.301.000 personas, de las que alrededor del 4% se dedica a la agricultura. Parados: 2,4% de la población activa. Emigración: 96.000 en 1969 a los países de la Commonwealth y 42.000 a otros países; inmigración: 45.000 de Irlanda, 61.000 de otros países. Lengua: predomina el inglés, pero aún se hablan lenguas de origen céltico en Escocia (gaélico), en la isla de Man (manés), en Gales (galés, convertida en lengua oficial en 1967 junto con el inglés) y en Irlanda del Norte (gaélico irlandés). El francés se habla todavía en las islas del Canal (Normandas), donde tiene carácter oficial en Jersey. Religión: en Inglaterra y Gales predominan los protestantes; los anglicanos (Iglesia de Inglaterra) son unos 27,6 millones, y los católicos unos 6 millones. En Escocia constituyen mayoría los presbiterianos (Iglesia de Escocia, alrededor de 1.220.000), y hay unos 825.000 católicos. En Irlanda del Norte la mayoría de la población es protestante (presbiterianos, episcopalianos, metodistas, etc.), y los católicos suman unos 500.000.

Ciudades. - Gran Londres (London), 7.703.410; Birmingham, 1.086.400; (West Midlands, 2.440.540); Manchester, 700.000; (South East Lancashire, 2.443.370); Leeds, 503.720; (West Yorkshire, 1.727.300); Liverpool, 677.450; (Merseyside, 1.341.660); Glasgow, 927.950; (Central Clydeside, 1.746.000); Newcastle-upon-Tyne, 240.340; (Tyneside, 839.910); Sheffield, 528.860; Edimburgo, 473.000; Bristol, 427.230; Belfast, 390.700; Coventry, 335.650; Nottingham, 320.000; Bradford, 293.210; Kingston-upon-Hull, 292.600; Cardiff, 285.860; Stoke-on-Trent, 272.260; Leicester, 278.470; Wolverhampton, 264.520; Plymouth, 250.000; Portsmouth, 220.000; Southampton, 210.000; Sunderland, 218.970.

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agraria (en miles de toneladas): trigo, 3469; cebada, 8271; avena, 1224; remolacha azucarera, 7118; patatas, 6846. - Ganadería (en millones de cabezas): bovinos, 12.151; ovinos,

28; cerdos, 7,8; caballos, 0,14; aves: 127.458. Leche: más de 12.000.000 t. - Pesca: 1.040.300 t.

Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en millones de t): carbón, 151 (4º lugar del mundo); mineral de hierro, 12; fundición, 16,4; acero, 29,4; papel, 4,1; cemento, 17,4; ácido sulfúrico, 3,2. Cerveza: 51.388.000 hl. Textiles (en miles de t): algodón, 155; lana, 203; yute, 104; rayón, 96. - Producción de automóviles: 1.717.073; motocicletas: 83.000; bicicletas: 1.624.000; neumáticos: 29.384.000. Calzado: 194,1 pares. - Energía eléctrica (en millones de kWh): 219.087, de los cuales 3929 de origen hídrico, 25.271 de procedencia nuclear y el resto térmica. Gas natural: 1.950.000.000 m³. Energía atómica (1970): siete centrales nucleares en funcionamiento y cuatro en construcción. - Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 111 en 1965; 113,9 en 1967; 119,8 en 1968; 122,9 en 1969.

Comunicaciones. Comercio. - Red de carreteras: 328.256 km; 1037 km de autopistas. Vehículos: 14,6 millones (incluidos los del servicio público), de los cuales 11,2 son turismos y 1,1 motocicletas. Ferrocarriles: 20.032 km, de los cuales 3182 están electrificados; 201 millones de toneladas de mercancías transportadas. Vías navegables internas: 1352 km; 7,3 millones de toneladas de mercancías transportadas. Marina mercante: 21.574.000 t (de las que 9,3 millones corresponden a petroleros), con un total de 2036 barcos. Pasajeros transportados: 10,5 millones. Principales puertos: Londres, Southampton, Liverpool, Manchester, Glasgow, Newcastle-upon-Tyne, Hull, Dover, Tees, Swansea, Newport, Bristol, Grangemouth, Leith, Cardiff, Milford Haven. Aeropuertos principales: Londres (Heathrow, Gatwick), Manchester (Ringway), Glasgow (Abbotsinch), Edimburgo (Turnhouse), Belfast (Aldegrove), Luton, Birmingham, Prestwick. Pasajeros transportados por avión: 18,5 millones. - Comercio exterior (en miles de millones de libras esterlinas): importaciones, 8,3; exportaciones, 7,3. Principales productos importados: petróleo, maquinaria, manufacturas metálicas, carne, fruta y verdura, minerales, cereales, fibras textiles; principales productos exportados: maquinaria, vehículos, productos químicos, manufacturas metálicas, textiles, hierro y acero, bebidas, tabaco, artículos alimentarios. Principales proveedores: Estados Unidos, Canadá, Alemania Occidental, Países Bajos, Suecia, Francia, República Sudafricana, Dinamarca, Australia, Italia, Nueva Zelanda, URSS. Principales clientes: Estados Unidos, Alemania Occidental, Australia, Canadá, Suecia, Francia, República Sudafricana, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Italia.

Divisiones administrativas. Moneda. Nivel de vida. - Inglaterra está dividida en 42 condados (*shires*), Gales en 13, Escocia en 33 e Irlanda del Norte en 6. - Moneda: la *libra esterlina*. - Calorías alimentarias por hab.: 3160 al día. Consumo de leche por hab.: casi 3l por semana.

REPÚBLICA DE IRLANDA EIRE

Rasgos físicos.

Latitud: 51°26'-55°25' N; longitud: 6°-10°40' O. Superficie: 70.280 km². Punto más elevado: Carran-tuohill, 1041 m. Río más largo: Shannon, 386 km. Precipitaciones anuales (en mm) y número de días lluviosos: Shannon, 969 y 222; Dublín, 842 y 218; Waterford, 1122 y 218. Utilización del suelo: tierras cultivadas y prados, 68,1%; bosques, 2,8%; tierras incultas, comprendidos los pastos de montaña, 29,1%.

Población. Ciudades. - Población total: 2.884.000 hab. Densidad por km²: 41,5. Tasa de natalidad, 21‰; tasa de mortalidad, 11,4‰; coeficiente de crecimiento anual, 4‰; mortalidad infantil, 21‰. Lengua: el irlandés es la lengua nacional, pero la mayoría habla inglés; ambos idiomas son oficiales. Religión: predomina la católica (2,7 millones). - Capital: Dublín (*Baile Átha Cliath*), 568.770 hab. Otras ciudades: Cork (*Corcaigh*), 122.150; Limerick (*Limerneach*), 55.910; Waterford (*Port Láirge*), 29.840.

Agricultura. Ganadería. - Producción agraria (en millares de t): trigo, 412; cebada, 740; avena, 286; patatas, 1625; remolacha, 1092; nabos, 2409; coles, 125; manzanas, 16. Cerveza: 3.691.000 hl. - Ganadería (en millares de cabezas): bovinos, 5570; ovinos, 4073; cerdos, 1100; animales de corral, 10.594.

Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en miles de t): carbón, 154,8; minerales de cobre, 6,5; plomo, 62,2; cinc, 53,3; ce-



mento, 1237,2; hilados de lana, 9,2; abonos nitrogenados, 40; hilados de algodón, 5,6. Tejidos de lana, 7.800.000 m²; tejidos de algodón, 23.000.000 m². - Energía eléctrica 5.124.000.000 kWh (predominantemente térmica).

Comunicaciones. Comercio. - Red de carreteras: 85.800 km. Vehículos: 389.243, de los cuales 340.913 turismos. Ferrocarriles: 2346 km. Vías navegables internas: 1040 km. Puertos principales: Dublín, Cobh, Dun Laoghaire, Whitegate, Cork, Waterford, Rosslare, Limerick, Galway. Aeropuerto internacional e intercontinental: Shannon. - Comercio exterior (en millones de libras esterlinas): importaciones, 590; exportaciones, 370. Principales proveedores: Gran Bretaña, Estados Unidos, Alemania Occidental, Francia, Países Bajos, Canadá, Italia, Bélgica y Luxemburgo. Principales clientes: Gran Bretaña, Estados Unidos, Francia, Alemania Occidental, Bélgica y Luxemburgo, Países Bajos, Canadá. Principales productos importados: maquinaria y vehículos, productos químicos, petróleo, manufacturas. Principales productos exportados: carne, animales vivos y productos ganaderos, maquinaria, manufacturas.

Divisiones administrativas. Moneda. - La República de Irlanda está constituida por cinco provincias divididas en veintisiete condados. - Moneda: la libra esterlina irlandesa.

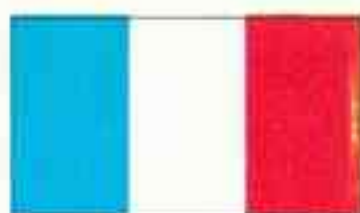
FRANCIA

Rasgos físicos.

Latitud: 41°20'-51°5' N; longitud, 5° O-8° E. Superficie: 551.603 km², comprendida Córcega (8681,5 km²). Longitud de las costas: 2700 km (costas atlánticas y de la Mancha, 2075; mediterráneas, 625). Longitud de las fronteras: 2800 km. Punto más elevado: Mont-Blanc, 4810 m. Río más largo: Loira, 1012 km. Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Nancy, 9,6, 1,2, 18,3; Estrasburgo, 10, 0,9, 19,2; París, 11,1, 3,6, 19,3; Niza, 15,2, 8,3, 22,2; Clermont-Ferrand, 11, 3,1, 19,3; Lyon, 11,4, 2,4, 20,7; Marsella, 14,3, 6, 23,1; Nantes, 11,8, 5,4, 19. Precipitaciones anuales (en mm) y número de días con hielo: Nancy, 709, 82; Estrasburgo, 614, 85; París, 645, 52; Niza, 810, 3; Clermont-Ferrand, 575, 75; Lyon, 811, 66; Marsella, 534, 38; Nantes, 800, 44. Utilización del suelo: bosques, 25,8%; cultivos, 36,2%; prados y pastos, 25,3%; inculto e improductivo, 14,7%. Extensión de las haciendas (en ha): inferiores a 20, 31,1%; de 20 a 50, 37,6%; de 50 a 100, 18,9%; más de 100, 12,4%.

Población. Ciudades. - Población total (censo de 1968): 49.778.500 hab. Densidad por km²: 92. Tasa de natalidad, 16,8‰; tasa de mortalidad, 10,8‰; mortalidad infantil en el primer año de vida, 20,5‰; tasa de crecimiento anual, 10‰. Distribución de la población activa: artesanía e industria, 43,7%; agricultura, 14,6%; otras actividades, 41,7%. Inmigrantes en 1967: 161.919 (207.412 en 1965). Lengua: francés; otras lenguas o dialectos hablados localmente: flamenco, alsaciano, dialecto alemán de Lorena, bretón, vasco, catalán, occitano, corso, italiano. Religión: predominan los católicos; protestantes, 750.000. - Capital: París, 2.590.771 hab.; 8.196.746 la aglomeración total. Otras ciudades (entre paréntesis la población de la conurbación): Marsella, 893.000 (1.015.300); Lyon, 535.000 (1.305.400); Toulouse, 380.300 (475.890); Niza, 325.400 (392.630); Burdeos, 271.000 (683.740); Nantes, 265.000 (413.875); Estrasburgo, 254.000 (504.980); Saint-Étienne, 216.000 (506.829); El Havre, 199.500 (253.340); Lille, 194.900 (1.041.830); Rennes, 188.500 (233.800); Toulon, 174.740 (356.960); Montpellier, 167.200 (192.580); Grenoble, 165.900 (407.165); Clermont-Ferrand, 154.100 (302.420); Brest, 154.020 (219.500); Reims, 152.960 (177.520); Dijon, 150.800 (213.790); Le Mans, 147.700 (187.930); Angers, 135.000 (172.270); Tours, 132.900 (227.750); Nancy, 127.800 (459.120); Rouen, 124.600 (369.793); Mulhouse, 116.330 (199.040); Metz, 113.600 (200.030); Orléans, 100.100 (183.800); Cannes, 67.150 (213.400); Dunkerque, 28.390 (195.820).

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agrícola (en miles de t): trigo, 14.985 (37 q por ha); avena, 2821 (27 q por ha); maíz, 5500 (37 q por ha); cebada, 10.000; centeno, 344; arroz, 85; remolacha azucarera, 17.500; patatas, 10.231; tabaco, 51,9; remolacha forrajera, 32.208; uva de vino, 6202; uva de mesa, 305. Vino: 60 millones de hl (50 en 1956). Madera (en millones de m³): para la construcción, 17; para la industria, 7,5. - Ganadería (en millones de cabezas): bovinos, 21.680; cerdos, 10.693; ovinos, 9248; caprinos, 1000; caballos, 874; aves, 237.000. Leche de vaca: más de 250.000.000 de hl. En miles de t: mantequilla, 574; queso de vaca, más de 600; carne, 2984. - Pesca: 790.000 t.



Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en millares de t): hulla, 40.584; lignito, 2952; hierro, 17.644,8; azufre, 1614; bauxita, 2712; petróleo, 2496; potasio, 1857; cinc, 18; uranio, 1,25; sal, 4071; talco, 205; fosfatos naturales, 24; arrabio, 18.432; acero, 22.512; aluminio, 370,8; cemento, 27.696; superfosfatos, 239; abonos nitrogenados, 1372; ácido sulfúrico, 3528; ácido nítrico, 2676,8; sosa cáustica, 1041,6; hilados de algodón, 255,6; hilados de lana, 145; hilados de yute, 59; rayón, 53; fibras sintéticas, 75; materias plásticas, 1008; caucho sintético, 275; azúcar, 2380. Cerveza: más de 20.000.000 de hl. Automóviles, 2.000.000; neumáticos, 33.840.000; construcciones navales, 490.000 t de desplazamiento bruto; aparatos de radio y televisión, 4.609.000; calzado, 180.055.000 pares. - Gas natural (en miles de millones de m³): 6,5. Energía eléctrica (en miles de millones de kWh): 125, predominantemente térmica (hídrica, 50,342; nuclear, 3,159). Se hallan en funcionamiento cuatro reactores de potencia y otros cuatro de investigación. - Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 90 en 1961, 116 en 1966 y 142 en 1969.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. Red de carreteras: 1127 km de autopistas; 80.000 km carreteras nacionales; 278.000 km de carreteras departamentales; 424.000 km de caminos vecinales; 700.000 rurales. Automóviles de turismo en circulación: 11.860.000, lo que equivale a unos 230 por cada mil hab. Ferrocarriles: 40.000 km (de los cuales 8800 km electrificados). Vías navegables internas: 7619 km (de los cuales 4511 km de canales). Marina mercante: 5.962.000 t (2,3 millones en 1947). Puertos principales: Marsella, El Havre, Dunkerque, Rouen, Nantes-Saint-Nazaire, Burdeos, Sète, Caen, La Rochelle, Bayona, Boulogne, Brest, Calais, Cherbourg, Lorient. Aviación civil: 170.449.000 km de vuelo. Aeropuertos principales: Orly (París), Le Bourget (París), Marsella, Niza. - Turismo: 10.800.000 visitantes en 1968. - Comercio exterior (en miles de millones de nuevos francos): importaciones, 87,8; exportaciones, 76,3. Principales productos importados: maquinaria y vehículos, 24%; productos alimentarios, 12,6%; petróleo, 10%; productos químicos, 8%; acero y fundición, 5,2%. Principales productos exportados: maquinaria y vehículos, 29%; productos alimentarios, 13,6%; productos químicos, 10,7%; acero y fundición, 8%; vino y bebidas, tabaco, 3%. Principales proveedores y clientes: países del área del franco, Alemania Occidental, Benelux, Italia, Estados Unidos, Gran Bretaña, Suiza, Argelia, España, Suecia.

Divisiones administrativas. Moneda. Presupuesto. - Francia está dividida en 95 departamentos, agrupados en 21 regiones. - Moneda: el franco. - Presupuesto del Estado (1967): ingresos, 15.816.707.000.000; salidas, 15.821.787.000.000. Deuda pública: 94.314.000.000. Composición del producto nacional bruto: industria, 47%; comercio y transportes, 19%; agricultura, 7%; otros sectores, 27%.

PORTUGAL

Rasgos físicos.

Latitud: 36°58'-42°9' N; longitud: 6°11'-9°29' O. Azores: 36°55'-39°43' lat N y 24°41'-31°17' long O. Madeira: 32°25'-33°7' lat N y 16°37'-17°14' long O. Superficie: 91.641 km² (88.500 en Portugal continental). Longitud del litoral del Portugal continental: 845 km. Longitud de la frontera: 1200 km. Punto más elevado: 2000 m (en la Serra da Estrêla). Río más largo: Tago, 332 km (hasta la frontera española). - Temperaturas medias (en °C): Coimbra, 15,6; Lisboa, 16,4; Funchal, 18,4. Precipitaciones anuales (en mm): Coimbra, 784; Lisboa, 586; Funchal, 591. Distribución del suelo: arable y cultivos arbóreos, 49,2%; prados y pastos, 6%; bosque, 28,1%; inculto e improductivo, 16,7%.

Población. Ciudades. - Población: 9.415.000 hab. Densidad: 103 hab. (Portugal continental: 8.813.000 hab., con una densidad de 100 por km²). Tasa de crecimiento anual: 1,1‰; natalidad, 21,4‰; mortalidad, 10,1‰; mortalidad infantil, 59,2‰. Lengua: portugués. Religión: predomina el catolicismo (8.701.898). - Capital: Lisboa, 825.000 hab. Otras ciudades: Oporto (Porto), 322.800; Coimbra, 46.310; Setúbal, 44.435; Funchal, 43.301; Braga, 40.470. Población urbana: 2.016.878. Población rural: 6.872.514. Población activa: 3.530.000, de los cuales el 40% se ocupa en la agricultura.

Agricultura. Ganadería. Pesca. - Producción agraria (en t): cebada, 73.000; maíz, 577.000; avena, 124.000; patatas, 1.296.000; arroz, 147.000; centeno, 204.000; trigo, 637.000. Vino: 9.740.000 hl. Cerveza: 749.000 hl. Aceite de oliva: 8100 t. Corcho: 276.655 t. Madera: 5.900.000 m³. - Ganado (en miles de cabezas): ovinos, 5700; caprinos, 580; cerdos, 1650; bovinos,



916; caballos, 77; asnos, 212; mulos, 140. Carne: 1670 t. Leche: 5020 t. Huevos: 629.000 unidades. — Pesca: 506.000 t capturadas.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en t): pirita, 528.022; tungsteno, 1382; azufre, 239.000; estaño, 636; manganeso, 3600; mineral de hierro, 102.000; sal, 433.000; mármol, 181.426; amianto, 52; hulla, 31.200; cobre, 3700; antimonio, 23; fundición, 312.000; acero, 3840; aluminio, 400. Tejidos de algodón, 44.760; tejidos de lana, 6000; fibras artificiales, 480; cemento, 1.860.000; neumáticos, 888.000 unidades; papel de periódico, 5400; abonos nitrogenados, 119.600. — Energía eléctrica, 5937 millones de kWh (5498 millones de origen hídrico).

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Marina mercante: 771.643 t (348 barcos). Puertos principales: Lisboa y Leixões. Ferrocarriles: 3617 km. Carreteras: 29.440 km (sólo Portugal continental). Vehículos: 450.000, de ellos 355.500 turismos. Aeropuertos principales: Lisboa y Oporto. Kms volados: 24.342.000. — Turistas: 2.516.700 (1967). Exportaciones: productos textiles y alimentarios, tabaco, madera y productos químicos. Principales proveedores: territorios de Ultramar, Alemania Occidental, Reino Unido, Estados Unidos, Francia, Italia, España, Suiza. Principales clientes: territorios de Ultramar, Reino Unido, Estados Unidos, Alemania Occidental.

Divisiones administrativas. Moneda. — El territorio portugués se divide en 22 provincias (4 insulares). — La unidad monetaria es el *escudo*.

PAÍSES BAJOS



Rasgos físicos. — Latitud: 50°45'-53° 52' N; longitud: 3° 21'-7°13' E. Superficie: 40.844 km² (comprendidas las aguas internacionales). Longitud de las fronteras: 994 km. Punto más elevado: 321 m (cerca de Vaals); punto más bajo: -6,9 m. Río más largo: Mosa, hasta Gorkum, 239 km (de un recorrido total de 950 km). Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Flessinga, 3,5, 9,7, 16,1; Den Helder, 9,3, 2,8, 15,8. Precipitaciones anuales (en mm): Flessinga, 720; Den Helder, 919. Utilización del suelo: bosques, 8,1%; cultivos, 24,9%; prados y pastos, 35,9%; inculto e improductivo, 31,1%.

Población. Ciudades. — Población total: 12.798.350 hab. Densidad por km²: 379 hab. Tasa de natalidad, 18,6‰; tasa de mortalidad, 8,2‰; mortalidad infantil, 13,6‰; tasa de crecimiento anual, 13‰. Población activa: alrededor del 9% se ocupa en la agricultura, y más del 20% en la industria. Lengua nacional: el holandés. Religión: protestantes, 39%; católicos, 38%; no practicantes y otros grupos religiosos, 23%. — Capital: *Amsterdam*, 845.820 hab. (1.046.063 con la aglomeración). Capital política, *La Haya* (*'s-Gravenhage* o *den Haag*), 550.610 (728.078). Otras ciudades (entre paréntesis la aglomeración): *Rotterdam*, 699.245 (1.059.650); *Utrecht*, 278.970 (448.210); *Eindhoven*, 188.631 (327.841); *Haarlem*, 172.230 (239.571); *Groninga* (*Groningen*), 168.631 (199.778); *Tilburg*, 152.589 (199.771); *Nimega* (*Nijmegen*), 148.790 (199.530); *Enschede*, 139.245 (*Enschede-Hengelo*, 226.498); *Arnhem*, 132.530 (267.503); *Apeldoorn*, 123.628; *Breda*, 121.209 (144.881); *Leiden*, 101.220 (160.131); *Hilversum*, 99.792 (115.595); *Maastricht*, 93.930 (142.742); *Dordrecht*, 88.700 (163.549); *Leeuwarden*, 88.670; *Delft*, 83.700; *Schiedam*, 83.049; *'s-Hertogenbosch*, 81.575 (164.566); *Heerlen*, 75.147 (*Heerlen-Kerkrade*, 264.701); *Velsen*, 67.580 (*Velsen-Beverwijk*, 135.996); *Zaandam*, 63.535 (122.825).

Agricultura. Ganadería. Pesca. — Producción agraria (en miles de t): trigo, 679; centeno, 239; cebada, 389; avena, 318; patatas, 5045; remolacha azucarera, 5128; cebollas, 266; guisantes, 36; colza, 18; tomates, 343; manzanas, 340; peras, 180; ciruelas, 15; fibra de lino, 59. Madera (en miles de m³): 800. — Ganado (en miles de cabezas): bovinos, 4116; cerdos, 4682,5; caballos, 115; ovinos, 552,6; aves, 46.000. Productos ganaderos (en miles de t): carne, 887; mantequilla, 118,4; queso, 245. — Pesca: 314.600 t.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en millones de t): carbón, 6663; petróleo bruto, 2147; sal gema, 2414; coque, 2928; derivados del petróleo, 31.193; cemento, 3300; fundición y arrabio, 2821; acero, 3707; ácido sulfúrico, 1376; abonos nitrogenados, 954; papel, 1322; azúcar, 720; hilados de algodón, 58,1; hilados de lana, 16,2. Tabaco: 19.276 millones de cigarrillos y 2024 millones de cigarrillos. Cerveza: 6.849.000 hl. — Metano

(millones de m³): 21.852. Energía eléctrica (en millones de kWh): 33.619 térmica; 27 nuclear. — Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 87 en 1960; 123 en 1966; 143 en 1968.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 74.000 km, de los cuales 46.700 corresponden a carreteras principales interurbanas; autopistas, 875 km. Vehículos: 2.533.000, de los cuales 2.225.000 turismos, o sea unos 167 por cada mil habitantes. Ferrocarriles: 3227 km (1646 km electrificados). Vías navegables internas: 5339 km. Marina mercante: 5.267.681 t (1652 barcos). Puertos principales: Rotterdam, Amsterdam, Hoek van Holland-Europoort, Flessinga. Aeropuertos principales: Amsterdam (Schiphol), Rotterdam, Eelde, Hilversum, Beek, Teuge. Pasajeros transportados en 1968 por la KLM: 2.100.000. — Turistas: 1.928.916. — Comercio exterior (en millones de florines): importaciones, 33.639; exportaciones, 30.197. Principales productos importados: maquinaria y material de transporte, 24,2%; productos alimentarios y animales vivos, 12,1%; petróleo y derivados, 8,8%; productos textiles, 5,8%; acero y fundición, 4,7%. Principales productos exportados: productos alimentarios, 22,7%; maquinaria y material de transporte, 20%; productos químicos, 13,3%; productos textiles, 6,7%; petróleo y derivados, 5,8%; acero y fundición, 3,7%. Principales proveedores: Alemania Occidental, 26,4%; Bélgica y Luxemburgo, 18%; Estados Unidos, 11%; Francia, 6,5%; Gran Bretaña, 5,5%; Italia, 4,5%. Principales clientes: Alemania Occidental, 27,8%; Bélgica y Luxemburgo, 14,3%; Francia, 10,5%; Gran Bretaña, 8,5%; Estados Unidos, 5,2%; Italia, 4,8%.

Divisiones administrativas. Moneda. — Los Países Bajos están divididos en 12 provincias: Groninga, Frisia, Drenthe, Overijssel, Güeldres, Utrecht, Holanda septentrional, Holanda meridional, Zelanda, Brabante septentrional, Limburgo, polder del IJsselmeer meridional. — Moneda: el *florin* (*guilder*), dividido en 100 céntimos.

BÉLGICA



Rasgos físicos. — Latitud: 49°29'-51° 30' N; longitud: 2° 32'-6°24' E. Superficie: 30.514 km². Longitud de las fronteras: 1380 km. Punto

más elevado: Hautes Fagnes, 692 m. Ríos más largos del territorio: Escalda, 198 km (de un recorrido total de 430); Mosa, 200 km (sobre 950). Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Brujas, 9,6, 3, 16,3; Rochefort, 8,6, 0,4, 16. Precipitaciones anuales (en mm) y días lluviosos: Brujas, 763 y 178; Rochefort, 695 y 176. Utilización del suelo: bosques, 19,7%; cultivos, 29,3%; prados y pastos, 24,1%; inculto e improductivo, 27,2%.

Población. Ciudades. — Población total (estimación del 31 de diciembre de 1968): 9.631.900 hab. (censo de 1961: 9.189.741). Densidad por km²: 315. Tasa de natalidad: 15,2‰; tasa de mortalidad, 12,1‰; mortalidad infantil, 24,7‰; tasa de crecimiento anual, 7‰. Vida media: hombres, 67 años; mujeres, 73. Población activa: 3.760.000, de los cuales el 5,6% se ocupa en la agricultura y el 44,9% en la industria. Lengua: el 55,8% de los habitantes habla sólo el flamenco, el 32,4% el francés (valones), y el 0,6% el alemán, mientras que el 11,2% es bilingüe (valón-flamenco). Religión: la gran mayoría es católica; el Estado reconoce cuatro cultos: el católico, el evangélico, el anglicano y el judío, a cuyos ministros protege. — Capital: Bruselas (*Bruxelles*, *Brussel*), 166.920 (aglomeración: 1.077.035, incluyendo Bruselas, Schaerbeek, 120.650; Anderlecht, 103.832; Ixelles, 90.411; Uccle, 77.637; Molenbeek-Saint-Jean, 68.111; Saint-Gilles, 55.781; Forest, 55.453; Etterbeek, 51.572, etc.). Otras ciudades (entre paréntesis la aglomeración): Amberes (*Antwerpen*), 234.095 (673.259, con Deurne, 78.111; Bergerhout, 49.474, etc.); Gante (*Gent*), 153.300 (230.000); Lieja (*Luik*), 152.490 (446.990, con Seraing, 40.798, etc.); Malinas (*Malines*), 65.730; Ostende, 57.230; Genk, 56.247; Brujas (*Bruges*, *Brugge*), 51.270 (112.611); Verviers, 34.948; Lovaina (*Leuven*, *Louvain*), 32.780 (113.790); Namur, 32.512; Charleroi, 24.000 (218.089).

Agricultura. Ganadería. Pesca. — Producción agrícola (en millones de t): trigo, 840; cebada, 575; avena, 315; remolacha azucarera, 4108; patatas, 1566; tabaco, 1,8; tomates, 81; cebollas, 22; achicoria, 40; manzanas, 175; peras, 100; lino (fibra), 17,6. Madera: 2.615.000 m³. — Ganadería (en millones de cabezas): bovinos, 2799; ovinos, 83,5; caballos, 86; caprinos, 3; cerdos, 2479. — Pesca (en millones de t): 68,4.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en millones de t): carbón, más de 13.000; coque, 7243; fundición y arrabio, 11.572;

acero, casi 13.000; cinc de fusión, más de 260; estaño, 4,8; plomo, 110; cemento, 5740; pasta de madera, 316; papel, 654; hilados de algodón, 75; hilados de lana, 38; rayón, 26,5; hilados de yute, 83; hilados de lino, 12,5; fertilizantes nitrogenados, 400; azúcar, 586. Cerveza (en miles de hl): 11.894. — Gas metano: 65.000.000 m³. Energía eléctrica (en millones de kWh): 26.460 (244 de energía hidroeléctrica; 60 nuclear). Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 88 en 1961; 111 en 1966; 120 en 1968; 132 en 1969.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: más de 94.000 km, de los cuales 11.777 importantes; autopistas: 422 km. Automóviles: 2.204.423, de los cuales 1.920.638 turismos, o sea unos 200 por cada mil hab. Ferrocarriles: más de 4394 km. Vías navegables: 1526 km. Marina mercante (en miles de t): 1.051.882 (228 barcos). Puerto principal: Amberes. Aeropuertos principales: Bruselas (Malesbroek), Amberes (Deurne), Ostende. Pasajeros transportados por la Sabena en 1968: 1.117.758. — Alojamiento de turistas en hoteles: 6.282.000 noches. — Comercio exterior (en millones de francos belgas): importaciones, 416.670; exportaciones, 408.200. Principales productos importados: productos mineros, 14,2%; metales no preciosos, 13,9%; maquinaria y aparatos eléctricos, 12,4%; vehículos, 10%; tejidos e hilados, 9,4%. Principales productos exportados: metales no preciosos, 27,5%; productos textiles, 12,5%; vehículos, 9,7%; maquinaria y aparatos eléctricos, 9%; productos químicos, 7,3%. Principales proveedores: Alemania Occidental, 20,8%; Francia, 15,3%; Países Bajos, 14,6%; Estados Unidos, 8,3%; Gran Bretaña, 7,2%; Italia, 4,3%. Principales clientes: Países Bajos, 20,6%; Alemania Occidental, 20,5%; Francia, 18,2%; Estados Unidos, 9,2%; Gran Bretaña, 4,3%; Italia, 3,7%.

Divisiones administrativas. Moneda. — Bélgica está dividida en 9 provincias: Amberes, Brabante, Flandes occidental, Flandes oriental, Hainaut, Lieja, Limburgo, Luxemburgo, Namur. — Moneda: el franco belga, dividido en 100 céntimos.

LUXEMBURGO

Rasgos físicos.

— Latitud: 49°26'-50°10' N; longitud: 5°44'-6°31' E. Superficie: 2586,4 km². Punto más elevado: 559 m. Longitud de las fronteras terrestres: alrededor de 100 km. Ríos más largos del territorio: Sûre, 160 km (sobre un recorrido total de 173); Mosela, 40 km (sobre 514). Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Luxemburgo, 8,4, 2,7, 19,3. Precipitaciones anuales (en mm): 662. Número de días lluviosos: 196. Utilización del suelo: cultivos y tierras cultivables, 26,2%; bosques, 33,2%; prados y pastos, 26,2%; inculto e improductivo, 14,4%.

Población. Ciudades. — Población total: 336.500 hab. Densidad media por km²: 130. Tasa de natalidad: 13,4‰; tasa de mortalidad: 12,4‰; tasa de mortalidad infantil: 17,5‰; tasa de crecimiento anual: 8‰. Lengua oficial: el francés, pero la mayor parte de la población habla habitualmente el luxemburgués, dialecto alemán. Religión: católica, con minorías de protestantes (2951), judíos (643) y alrededor de un millar perteneciente a otras confesiones. — Capital: Luxemburgo, 77.055 hab. Otras ciudades: Esch-sur-Alzette, 27.189; Differdange, 18.042; Dudelange, 14.565; Petange, 11.731.

Economía. — Producción agrícola (en miles de t): trigo, 49; centeno, 5; cebada, 46; avena, 34; patatas, 90; manzanas, 15; uva, 17. — Madera: 216.000 m³. — Ganadería: bovinos, 191.223; cerdos, 90.337; ovinos, 4141; caballos, 1352. — Producción minera e industrial (en miles de t): minerales de hierro, 1893,6; arrabio y fundición, 4872; acero, 4800; cemento, 207. — Cerveza: 532.217 hl. — Energía eléctrica (en millones de kWh): 2202 (hidroeléctrica, 847).

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 4942 km; vehículos: 96.750, de los cuales 84.816 turismos, es decir uno por cada 3,9 habitantes. Ferrocarriles: 328 km. Principal aeropuerto: Luxemburgo. Vías navegables: 37 km. Puerto fluvial: Merttert. — Turistas: 390.900 (en 1969). Comercio exterior (en millones de francos): importaciones (carbón, minerales de hierro, maquinaria, tejidos, productos alimentarios, etc.): 25.381; exportaciones (fundición y acero, plásticos, caucho, textiles, productos alimentarios, etc.): 28.580. Principales clientes y proveedores: Alemania Occidental, Bélgica, Francia, Estados Unidos, Italia, Suiza.

División administrativa. Moneda. — Cuatro distritos electorales, divididos en 12 cantones y 126 municipios. — Moneda: el franco luxemburgués, dividido en 100 cents.

SUIZA

Rasgos físicos.

— Latitud: 45°49'-47°48' N; longitud: 5°57'-10°29' E. Superficie: 41.288 km² (39.932 sin los lagos). Punto más elevado: punta Dufour (monte Rosa): 4633 m. Longitud de las fronteras: 1883 km con los enclaves. Ríos más largos del territorio: Rin, 375 km (sobre un recorrido total de 1326 km); Ródano, 170 km (sobre 812) desde su origen hasta el lago de Ginebra. Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Basilea, 9,1, 2, 19,5; Zurich, 8,2, 0,3, 18,4; Berna, 8,6, 0,2, 19,2; Lugano, 11,5, 1,8, 21,8. Precipitaciones anuales (en mm): Basilea, 859; Zurich, 953; Berna, 868; Lugano, 1263. Utilización del suelo: bosques, 23,8%; campos arados y cultivos arbóreos, 9,8%; prados y pastos, 43%; lagos superiores a las tres hectáreas, 3%; glaciares, 3%; inculto e improductivo, 17,5%.

Población. Ciudades. — Población total (estimación de 1969): 6.224.000 hab. (5.429.061 según el censo de 1960). Densidad por km²: 151. Tasa de natalidad: 16,5‰; tasa de mortalidad: 9,3‰; mortalidad infantil: 15‰; tasa de crecimiento anual: 13‰. Población activa: industria, artesanía y construcción, 51%; agricultura y bosques, 9%; actividades terciarias, 40%. Trabajadores extranjeros: 659.229, es decir el 12% de la población. Lengua (según el censo de 1960): el alemán, hablado por el 69,3% de los habitantes; el francés, 18,9%; el italiano, 9,5%; el ladino (romanche), 0,9%. Religión: protestantes, 52,7%; católicos, 45,4%. — Capital federal (entre paréntesis la aglomeración): Berna, 168.600 hab. (260.600). Otras ciudades: Zurich, 433.500 (674.400); Basilea (Basel), 216.600 (370.000); Ginebra (Genève), 173.400 (314.900); Lausana (Lausanne), 139.300 (214.900); Winterthur, 94.100 (104.600); San Gall (St. Gallen), 79.600; Lucerna (Luzern), 75.000 (148.500); Biel, 67.600 (90.600); La Chaux-de-Fonds, 43.200.

Agricultura. Ganadería. — Producción agrícola (en miles de t): trigo, 409; cebada, 112; patatas, 1098; remolacha azucarera, 453. Fruta: manzanas, 270; peras, 194; cerezas, 50; ciruelas, 48; albaricoques, 11; nueces, 7. Madera: 3.635.000 m³. En millares de hectolitros: vino, 1034; cerveza, 4510. — Ganadería (en millares de cabezas): bovinos, 1855 (de los cuales 1.082.000 vacas lecheras); ovinos, 297,8; caprinos, 72; caballos, 59; cerdos, 1849; animales de corral, 6250. Productos derivados de la ganadería (en miles de t): mantequilla, 37; queso, 85; leche, 3321; azúcar, 68; carne, 31.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): sal gema, 255; minerales de hierro, 2 (1967); arrabio y fundición, 22; acero, 453; cemento, 4321; papel, 650; textiles: hilados de algodón, 37; hilados de lana, 3,4; fibras artificiales, 11,6; copos, 11,1; tejidos de algodón (en millones de m), 156. En miles de unidades: relojes, 48.698; cigarrillos, 758.000; cigarrillos, 20.510.000. — Energía eléctrica (en millones de kWh): 30.552, de los que 29.403 son de origen hídrico.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 58.396 (autopistas, 301 km). Vehículos de motor: 1.888.000, de los que 1.272.000 son turismos, es decir 204 por cada mil habitantes. Ferrocarriles: 5059 km (federales, 2914 km, de los que 2897 están electrificados). Flota mercante: 32 barcos (193.077 t). Puerto principal: Basilea, en el Rin. Tráfico de mercancías despachadas: 319.813. Principales aeropuertos: Basilea, Berna, Ginebra, Zurich. — Turistas: más de 6 millones. — Comercio exterior (en millones de francos suizos): importaciones: 22.772; exportaciones: 20.012. Principales productos importados: maquinaria, automóviles, aparatos, 21,5%; productos químicos, 4,4%; arrabio y fundición, 3,8%; petróleo, 2,4%. Principales productos exportados: maquinaria y vehículos, 28,2%; productos químicos y farmacéuticos, 19,2%; relojes e instrumentos de precisión, 17,9%; productos textiles, 8%. Principales proveedores: Alemania Occidental, 29,5%; Francia, 13%; Italia, 10%; Estados Unidos, 9%; Gran Bretaña, 7%. Principales clientes: Alemania Occidental, 14,2%; Estados Unidos, 10,3%; Italia, 8,7%; Francia, 8,6%; Gran Bretaña, 7,4%; Austria, 4%.

Divisiones administrativas. Moneda. Presupuesto. — Veintidós cantones, de los cuales tres están divididos en dos partes; en total, 25: Zurich, Berna, Lucerna, Uri, Schwyz, Obwalden, Nidwalden, Glarona, Zug, Friburgo, Soletta, Basilea ciudad, Basilea campo, Schaffhausen, Appenzel Ausser-Rhoden, Appenzel Inner-Rhoden, San Gall, Grisones, Aargau, Thurgau,



Ticino, Vaud, Valais, Neuchâtel, Ginebra. — Moneda: el *franco* suizo, dividido en 100 céntimos (*Rappen*). — Gastos de la Confederación: defensa nacional, 24,7%; interior, 37,4%; finanzas y aduanas, 15%; comercio, industria y agricultura, 13%.

LIECHTENSTEIN

Rasgos físicos.

— Latitud: 47°3'-47°14' N; longitud: 9°28'-9°32' E. Superficie: 160 km². Punto más elevado: monte Naapkopf, 2574 m. Río más largo del territorio: Rin, 27,5 km (sobre un recorrido total de 1350).



Población. Ciudades. — Población total: 21.758 hab. Densidad por km²: 135. Población extranjera: alrededor de 7500 personas: 2538 suizos, 2055 austriacos, 1214 alemanes, 1122 italianos. Tasa de natalidad: 20,6‰; tasa de mortalidad: 8,1‰; mortalidad infantil: 15,2‰; tasa de crecimiento anual: 31‰. Lengua oficial: el alemán, 97%; otras lenguas: 3%. Religión: católica, 72%; protestantes, 1200. — Capital: *Vaduz*, 4190 hab. Otras localidades: *Schaan* (3950), *Balzers* (2740), *Triesen* (2690).

Economía. — Producción agrícola: forrajes, patatas, cereales, legumbres para conservas, vino, fruta. Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 6,2; ovinos, 1,1; cerdos, 4,3; animales de corral, 14,4; apicultura, unos 1000 enjambres. Productos derivados de la ganadería: leche (110.000 q en 1965), mantequilla, queso. Producción industrial: hilados y tejidos de algodón, cuero, cerámica, instrumentos de precisión, productos farmacéuticos, dientes artificiales, etc. — Energía hidroeléctrica (en millones de kWh): 54,5.

Comunicaciones. Turismo. Comercio. Moneda. — El ferrocarril París-Viena (Arlberg-Express) atraviesa el principado (estación de Schaan-Vaduz). Vehículos de motor: 6183, de los cuales 5000 son turismos. — Turistas: 60.350 en 1968. — Exportaciones (en millones de francos suizos): 228,5. Principales clientes: países de la EFTA, 52,7%; de la CEE, 29,7%. — Moneda: el *franco* suizo.

AUSTRIA

Rasgos físicos.

— Latitud: 46°50'-49° N; longitud: 9°45'-17°10' E. Superficie: 83.850 km². Punto más elevado: Grossglockner, 3798 m. Longitud de las fronteras: 2637 km. Ríos más largos del territorio: Danubio, 350 km (sobre un recorrido total de 2860). Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Viena, 10,1, 1,1, 19,5; Innsbruck, 8,6, 3,2, 17; Linz, 9,13, -1,6, 18; Klagenfurt, 7,7, -8,3, 18,2; Salzburgo, 8,4, -1,5, 16,6. Precipitaciones medias anuales (en mm): Viena, 504; Innsbruck, 824; Linz, 738; Klagenfurt, 837; Salzburgo, 1074. Utilización del suelo: bosques, 38,5%; cultivos y tierras cultivables, 19,9%; prados y pastos, 27%; inculto e improductivo, 14,7%.



Población. Ciudades. — Población total: 7.371.000 hab. Densidad por km²: 88. Tasa de natalidad: 17,2‰; tasa de mortalidad: 13,1‰; mortalidad infantil: 25,5‰; tasa de crecimiento anual, 5‰. Vida media: hombres, 66 años; mujeres, 73. Población activa: 3.410.000 personas, de las cuales el 20% se dedica a la agricultura (1965). Lengua: el alemán en mayoría. Protestantes, unos 440.000. — Capital: *Viena (Wien)*, 1.641.100 hab. Otras ciudades: *Graz*, 253.000; *Linz*, 205.800; *Salzburgo*, 120.200; *Innsbruck*, 113.500; *Klagenfurt*, 72.500.

Agricultura. Ganadería. — Producción agrícola (en miles de t): trigo, 1050; centeno, 413,3; cebada, 770; avena, 324; patatas, 3473; maíz, 399; azúcar, 293. Madera: 11.158.000 m³. — Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 2480; cerdos, 2932; ovinos, 130; caprinos, 88; caballos, 66; animales de corral, 10.291.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): lignito, 4177; minerales de hierro, 195,2 de contenido de hierro; magnetita, 1608,3 (398 en 1937); grafito, 25,5; sal gema, 470; petróleo, 2724 (33 en 1937); arrabio y fundición, 2815,5 (384 en 1937); acero, 3926,3 (657 en 1937); cemento, 4553; aluminio, 130; pasta de madera, 788; papel, 842. Industria textil (en miles de t): tejidos de algodón, 18,8; de lana, 6,8; de rayón, 2,4. — Gas natural: 1500 millones de m³. Energía eléctrica (en millones de kWh): 25.714 (hidráulica, 18.185). — Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 141 (94 en 1961; 118 en 1966; 127 en 1968).

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 31.649 km (carreteras federales, 9258; carreteras provinciales, 22.391); autopistas: 429 km. Vehículos de motor: 2.059.399, de los cuales 1.053.321 turismos, es decir 142 por cada mil habitantes. Ferrocarriles: 5929 km, de los cuales 2300 están electrificados. Vías navegables: 1733 km. Principales aeropuertos: Schwechat (Viena), Linz, Salzburgo, Graz, Klagenfurt e Innsbruck. — Turistas: 7.841.000 (en 1969). — Comercio exterior (en millones de chelines): importaciones: 64.896; exportaciones: 51.707. Principales productos importados (en valor): maquinaria, 12,9%; productos químicos, 10,4%; vehículos de motor, 9,9%; alimentos, 9,1%; materias primas, 8,9%. Principales productos exportados: hierro y acero, 12,2%; maquinaria, 11,4%; productos textiles y confecciones, 9,4%; madera, 6,7%. Principales proveedores: Alemania Occidental, 41,4%; Suiza, 7,5%; Italia, 7,2%; Gran Bretaña, 6,2%. Principales clientes: Alemania Occidental, 23,4%; Italia, 10,3%; Suiza, 9,2%; Gran Bretaña, 6,3%.

Divisiones administrativas. Moneda. — Nueve provincias (Bundesländer): Viena, Austria Inferior, Austria Superior, Salzburgo, Estiria, Carintia, Tirol, Vorarlberg, Burgenland. — Moneda: el *chelin* (*Schilling*), dividido en 100 *Groschen*.

CHECOSLOVAQUIA

Rasgos físicos.

— Latitud: 47°44'-51° 03' N; longitud: 12° 05'-22°34' E. Superficie: 127.869 km². Punto más elevado: pico Gerlach, 2663 m. Longitud de las fronteras: 3553 km. Río (parte del curso total) más largo del territorio: Elba (Lebe), 362 km (sobre 1152). Temperaturas medias (en °C) anuales: Praga, 8,6; Brno, 8,7; Bratislava, 11,1. Precipitaciones anuales (en mm): Praga, 694; Brno, 657; Bratislava, 759. Utilización del suelo: tierras cultivadas y campo arable, 42%; bosques, 34,8%; prados y pastos, 13,9%; inculto e improductivo, 9,3%.



Población. Ciudades. — Población total: 14.325.239 hab. Densidad por km²: 108. Tasa de natalidad: 14,9‰; tasa de mortalidad: 10,7‰; mortalidad infantil, 22,1‰; tasa de crecimiento anual, 6‰. Población predominantemente eslava: checos, 64,8%; eslovacos, 29,3%; húngaros, 3,9%; además, alemanes, polacos, ucranianos, rusos. Población activa: agricultura, 16%; industria, 46,8%. Lengua: el checo en Bohemia, Moravia y Silesia, y el eslovaco en Eslovaquia. Religión: católicos en mayoría (alrededor del 75%), protestantes, ortodoxos, judíos (15.000). — Capital: *Praga (Praha)*, 1.034.000 hab. Otras ciudades: *Brno* 333.000; *Bratislava*, 276.520; *Ostrava*, 269.640; *Plzeň*, 142.690; *Košice*, 112.410; *Olomouc*, 78.000; *Kavířov*, 78.000; *Karviná*, 74.000; *České Budejovice*, 73.000; *Ústí nad Labem*, 73.000; *Liberec*, 71.000; *Pardubice*, 68.000; *Hradec Králové*, 65.000; *Gottwaldov*, 63.000; *Kladno*, 56.000; *Most*, 55.000; *Teplice*, 52.000.

Agricultura. Ganadería. — Producción agrícola (en millones de t): trigo, 3153; centeno, 769; cebada, 2113; avena, 869; maíz, 453; remolacha azucarera, 8098; lúpulo, 8,4; patatas, 6526. Madera: 13,9 millones de m³. — Ganadería (en millones de cabezas): bovinos, 4462; ovinos, 770; cerdos, 6700; caprinos, 477; caballos, 166; animales de corral, 31.208. Productos derivados de la ganadería (en miles de t): mantequilla, 87; quesos, 101; azúcar, 861; miel, 7,7 (986 colmenas).

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): hulla, 27.216; lignito, 79.332; minerales de hierro, 1570; hierro contenido, 445; arrabio y fundición, 7020; acero, 10.555; antimonio, 1100; magnetita, 1814; cemento, 6732; rayón, copos, 49; fibra de rayón, 23; aluminio, 31,6; caucho sintético, 35,5; sal gema, 205. Cerveza: 20.066.000 hectolitros. Tejidos (en millones de m): algodón, 500; lana, 48; seda, 0,36. Calzado: 96 millones de pares. Aparatos de radio: 362.000; televisores: 350.000; vehí-

culos de motor: 160.000; motocicletas: 136.200. — Energía eléctrica (en millones de kWh): 41.387 (15% de origen hídrico).

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 73.057 km. Autovehículos, 900.000, de los cuales 720.000 turismos, es decir unos 42 por cada mil hab. Ferrocarriles: 13.330 km, de los cuales 2807 de doble vía y 2165 electrificados. Vías navegables: 473 km. Principales aeropuertos: Ruzyne (Praga); Cernovice (Brno), Vajnory (Bratislava), Holic (Olomouc), Barca (Košice). — Turistas: 4.166.000 (en 1968). — Comercio exterior (en millones de coronas): importaciones, 22.973; exportaciones, 21.637. Principales productos importados: materias primas, 46%; maquinaria e instalaciones, 31%; alimentarios, 9%; manufacturas, 7%. Principales productos exportados: materias primas, 28%; maquinaria, vehículos, instrumentos, instalaciones, 49%; productos alimentarios, 2,7%; productos químicos, 4,4%. Comercio con los Estados socialistas: 71%; con el resto del mundo, 29%. Principales proveedores: URSS, 33,7%; Alemania Oriental, 13%; Polonia, 8,1%; Hungría, 5,9%; Rumania, 3,6%; Alemania Occidental, 3,3%; Italia, 1,5%. Principales clientes: URSS, 33,5%; Alemania Oriental, 10,9%; Polonia, 7,7%; Hungría, 5,6%; Rumania, 3,3%; Alemania Occidental, 4%; Italia, 2%.

Divisiones administrativas. Moneda. Presupuesto. — Diez provincias (*Kraj*) y la ciudad de Praga, divididas en condados (*Okres*) y municipios (*Obec*). — Moneda: la *koruna* o corona checoslovaca, dividida en 100 *haler*. — Presupuesto del Estado (en miles de millones de coronas): economía nacional, 64; educación, sanidad y servicios sociales, 64,6; defensa y seguridad nacional, 12,9; administración, 3,3.

ALEMANIA OCCIDENTAL

Rasgos físicos.

— Latitud: 47°16'-55° 3' N; longitud: 5°52'-13°51' E. Superficie: 248.091 km² (Berlín Oeste: 480). Punto más elevado: Zugspitze, 2963 m. Longitud de las fronteras: 4279 km. Río más largo: Rin, 875 km (sobre un recorrido total de 1350). Temperaturas medias (en °C) de enero y julio: Berlín, —0,7, 19,6; Hamburgo, 1,6, 18,3; Frankfurt del Main, 2,4, 21; Aquisgrán, 4,9, 18,8; Munich, —0,8, 17,9. Precipitaciones medias anuales (en mm): Berlín, 558; Hamburgo, 635; Frankfurt del Main, 525; Aquisgrán, 662; Munich, 674. Utilización del suelo: bosques, 28,8%; arable y cultivos arbóreos, 33%; prados y pastos, 22,9%; inculto e improductivo, 15,2%.



Población. Ciudades. — Población total: 60.842.100 hab. (Berlín Oeste: 2.135.100). Densidad por km² (con Berlín): 244 hab. Tasa de natalidad: 14,8‰; tasa de mortalidad: 12,2‰; mortalidad infantil: 23,1‰; tasa de crecimiento anual: 9‰. Vida media: 67 años para los hombres; 73 años para las mujeres. Población activa: 28.870.000 personas: agricultura, 10,3%; industria, 47,9%. Trabajadores extranjeros: 1.372.900 (inmigrantes clandestinos desde Alemania Oriental en 1968: 18.600). Lengua: el alemán. Religión: protestantes, 49,3%; católicos, 45,4%. — Capital: Bonn, 300.400 hab. Otras ciudades: Berlín Oeste (West-Berlin), 2.135.100 hab.; Hamburgo (Hamburg), 1.850.000; Munich (München), 1.302.600; Colonia (Köln), 860.000; Essen, 700.000; Düsseldorf, 700.000; Frankfurt del Main, 661.800; Dortmund, 647.000; Nuremberg (Nürnberg), 475.000; Duisburg, 462.500; Wuppertal, 413.000; Gelsenkirchen, 352.500; Bochum, 345.500; Mannheim, 326.500; Kiel, 276.600; Wiesbaden, 259.900; Karlsruhe, 256.000; Oberhausen, 250.000; Lübeck, 243.000; Brunswick (Braunschweig), 225.600.

Agricultura. Ganadería. Pesca. Producción agrícola (en miles de t): trigo, 6198; centeno, 3189; cebada, 4974; avena, 2893; patatas, 19.196; remolacha de azúcar, 13.633; lúpulo, 22; maíz, 287; manzanas, 1554. Vino, 5.560.000 hectolitros. Madera, 24.300.000 m³. — Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 14.061 (comprendidos 5878 de vacas lecheras); ovinos, 810; cerdos, 19.033; caballos, 263,6; cabras, 89; animales de corral, 91.866. Productos derivados de la ganadería (en millares de t): carne, 1175; leche, 22.121; mantequilla, 537; queso, 437. — Pesca: 682.300 t.

Minas. Industrias. Energía. — Producción minera e industrial (en miles de t): hulla, 112.012; lignito, 107.424; minerales de hierro, 7.714; hierro contenido, 1939; petróleo bruto, 7982; sales potásicas, 20.187; potasio, 2561; arrabio, 34.000; acero, 45.312; aluminio, 257,4; plomo, 136,3; sal gema, 6904; cinc, 1.117,5; estaño, 1648; cemento, 33.443; sosa cáustica, 1503;

ácido nítrico, 2980; fertilizantes nitrogenados, 1598; ácido sulfúrico, 4210; rayón (hilados), 190; hilados de algodón, 255; hilados de lana, 79; pasta de madera mecánica, 756; pasta de madera química, 803; papel, 4741; caucho sintético, 288; plásticos, 3960; azúcar, 1980. Cerveza: 73.231.000 hectolitros. Aparatos de radio: 4.592.000; televisores: 2.587.000; automóviles, 2.862.000; vehículos industriales y autobuses, 236.000; bicicletas, 1.461.000. — Energía eléctrica (en miles de millones de kWh): 198,9 (hídrica 16,7; nuclear 1,5). — Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 144 en 1969 (92 en 1961; 114 en 1965; 128 en 1968).

Comunicaciones. Turismo. Comercio. — Red de carreteras: 162.344 km, de los cuales 32.205 de carreteras nacionales y 4111 de autopistas. Automóviles: 14.297.652, de los cuales 13.168.560 turismos, es decir 217 por cada mil hab. Ferrocarriles: 34.078, de los cuales 8840 electrificados. Vías navegables: 4415 km. Marina mercante: 7,6 millones de t. Tráfico mercantil marítimo con el extranjero (en millones de t): mercancías embarcadas, 24,1; desembarcadas, 87,5. Tráfico por las vías navegables internas (en millones de t de mercancías transportadas): 233,3. Puertos principales: Hamburgo, Bremen, Emden, Lübeck. Aeropuertos principales: Frankfurt del Main, Düsseldorf, Hamburgo, Munich, Hannover, Berlín. Pasajeros transportados por la Luft-hansa en 1968: 4,97 millones. — Turistas: 6.557.000 (en 1968). — Comercio exterior (en millones de marcos): importaciones, 80,6; exportaciones, 99,4. Principales productos importados: petróleo y derivados, 9,5%; metales no ferrosos, 6,5%; cereales y productos hortofrutícolas, 8,3%; fundición y acero, 5,3%; vehículos y maquinaria, 14,4%; productos químicos, 5,9%; textiles y confecciones, 5,4%. Principales productos exportados: maquinaria y medios de transporte, 37,8%; productos químicos, 12,5%; material eléctrico, 7,8%; fundición y acero, 7,3%; textiles y confecciones, 4%; materias primas (carbón y metales no ferrosos), 4,8%; instrumentos de precisión, 3%. Principales proveedores: Francia, 12%; Estados Unidos, 10,9%; Países Bajos, 10,9%; Italia, 9,9%; Bélgica y Luxemburgo, 8,4%; Gran Bretaña, 4,2%; Suiza, 3,1%; Suecia, 3,1%; Libia, 2,9%. Principales clientes: Francia, 12,3%; Estados Unidos, 10,9%; Países Bajos, 10,2%; Italia, 7,6%; Bélgica y Luxemburgo, 7,5%; Gran Bretaña, 4%; Suiza, 5,7%; Suecia, 3,9%; Libia, 0,3%.

Divisiones administrativas. Moneda. Presupuesto. — Diez *Länder* (Schleswig-Holstein, Hamburgo-Baja Sajonia, Bremen, Renania Septentrional-Westfalia, Hesse, Renania-Palatinado, Baden-Württemberg, Baviera, Sarre) y el sector Oeste de Berlín. — Moneda: el marco (*Deutsche Mark, DM*), dividido en 100 *pfennigs* (*Pfennig*). — Presupuesto del Estado: inversiones sociales y sanidad, 29,4%; defensa nacional, 23,2%; agricultura y alimentación, 8,3%; instrucción pública, 3%.

ALEMANIA ORIENTAL

Rasgos físicos.

— Latitud: 50°10'-54° 41' N; longitud: 9° 54'-15°2' E. Superficie: 108.173 km² (Berlín Este: 403). Punto más elevado: Fichtelberg, 1214 m. Longitud de las fronteras terrestres: 2499 km. Río más largo: Elba, 566 km (sobre un recorrido total de 1165). Temperaturas medias (en °C) anuales, de enero y julio: Potsdam, 7,9, —1,3, 19,8; Warnemünde, 7,7, —1, 18,2; Leipzig, 8,2, —0,5, 19,7; Fichtelberg, 2,8, —2,9, 13. Precipitaciones medias anuales (en mm): Potsdam, 584; Warnemünde, 499; Leipzig, 503; Fichtelberg, 978. Utilización del suelo: bosques, 27,2%; cultivos y superficie arable, 46,1%; prados y pastos, 13,3%; inculto o improductivo, 13,4%.



Población. Ciudades. — Población total: 17.074.500 hab. (Berlín Este: 1.083.860). Densidad por km² (con Berlín): 158. Tasa de natalidad: 14‰; tasa de mortalidad: 14,3‰; mortalidad infantil: 20‰; tasa de crecimiento anual: 1‰. Vida media: 68 años para los hombres; 73 años para las mujeres. Población activa: 7.675.000, de los cuales el 19% se dedica a la agricultura. Idioma: el alemán. Religión: protestantes, 80%; católicos, 11%; ateos, 7%. En Berlín Este: 69,1% protestantes; 10,2% católicos. — Capital: Berlín Este, 1.083.860 hab. Otras ciudades: Leipzig, 585.800; Dresde (Dresden), 501.180; Karl-Marx-Stadt (Chemnitz), 298.540; Magdeburgo, 269.690; Halle, 259.960; Erfurt, 194.550; Rostock, 195.150; Zwickau, 127.400; Gera, 111.400; Potsdam, 110.750; Frankfurt del Oder, 60.610.

Agricultura. Ganadería. Pesca. — Producción agraria (en miles de t): trigo, 2377; centeno, 1936; cebada, 2121; avena, 864; patatas, 12.639; remolacha azucarera, 6998; semillas de colza, 265. Madera: 6.400.000 m³. —

Ganadería (en miles de cabezas): bovinos, 5019 (comprendidas 2169 de vacas lecheras); cerdos, 9254; ovinos, 1818; caprinos, 236; caballos, 219; animales de corral, 38.802. Productos derivados de la ganadería (en miles de t): leche, 6960; mantequilla, 219; huevos, 802,3. - Pesca: 295.

Minas. Industrias. Energía. - Producción minera e industrial (en miles de t): hulla, 1579; lignito, 254.400; minerales de hierro, 1414; hierro contenido, 354; sales potásicas, 2293; cobre, 19; arrabio, 2100; acero, 4800; cemento, 7551; abonos nitrogenados, 382; caucho sintético, 101; ácido sulfúrico, 854; hilados de algodón, 73,3; rayón, 32,3; hilados de lana, 31. En millones de m²: tejidos de algodón, 250; tejidos de lana, 35; tejidos de rayón, 65. Cerveza: 15.000.000 de hectolitros. Calzado: 30.200.000 pares. - Energía eléctrica (en millones de kWh): 63.228 (casi totalmente térmica). Central nuclear en Rheinsberg. - Índice de la producción industrial (base 100 en 1963): 144 en 1969 (70 en 1958; 90 en 1961; 119 en 1966; 134 en 1968).

Comunicaciones. Comercio. - Red de carreteras: 47.740 km (de los que 1450 son autopistas). Vehículos de motor: 1.273.000, de los cuales 920.000

son turismos, esto es 5,3 por cada mil hab. Ferrocarriles: 14.900 km, de los cuales 1203 están electrificados. Vías navegables: 2520 km. Puertos principales: Rostock, Wismar, Stralsund, Sassnitz. Principales aeropuertos: Berlín Este, Leipzig, Dresde. - Comercio exterior (en millones de marcos): importaciones, 14.229; exportaciones: 15.894. Principales productos importados: materias primas y minerales, petróleo, artículos alimenticios, textiles, productos metalúrgicos, productos químicos. Principales productos exportados: lignito, sales potásicas, artículos fotográficos, vehículos, relojes, tejidos de algodón, electrotecnia, óptica, barcos, productos químicos. Principales proveedores: URSS, 44,1%; Checoslovaquia, 9,7%; Polonia, 6,6%; Hungría, 5,1%; Principales clientes: URSS, 41,4%; Checoslovaquia, 10,6%; Polonia, 7,7%; Hungría, 5,1%.

Divisiones administrativas. Moneda. - Quince distritos (*Bezirke*): Rostock, Schwerin, Neubrandenburg, Potsdam, Frankfurt del Oder, Cottbus, Magdeburgo, Halle, Erfurt, Gera, Suhl, Dresde, Leipzig, Karl-Marx-Stadt y Berlín; 215 condados (*Kreise*); 9375 municipios rurales (*Gemeinden*). - Moneda: el marco ([Ost] *Deutsche Mark*), dividido en 100 peniques (*Pfennig*).

Principales fuentes consultadas: *Annuaire démographique* y *Annuaire statistique* del ONU (Organización de las Naciones Unidas, Nueva York), *Images économiques du monde* (de J. Beaujeu-Garnier y A. Gamblin, París), *The Statesman's Year Book* (Londres), *Calendario Atlante De Agostini* (Novara), *Bulletin mensuel de la Statistique INSEE* (Institut national de la Statistique et des Études économiques, París), revista *Population* (Institut national d'Études démographiques, París), *Annuario statistico italiano*, *Anuario estadístico de España*, etc.